



DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 186 • MEI 2014

PELINDO III
DIDUKUNG TNI AL
AMANKAN
ALUR LAUT

TERMINAL TELUK LAMONG **SEGERA** DIUJI COBA



WAPRES DUKUNG PERCEPATAN
PEMINDAHAN PIPA PHE WMO

TPS 15 TAHUN BERKARYA
15 TAHUN BERJAYA

KARTINI MASA KINI
WORK-LIFE BALANCING

ISSN:2252-4762



www.majalahdermaga.co.id

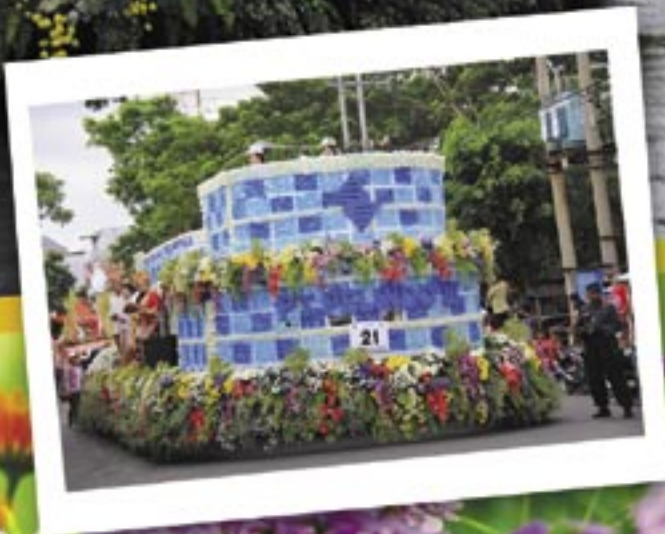


9 772252 476797

Selamat HARI JADI KE-721 KOTA SURABAYA



*Pawai Bunga
dan Parade Budaya tahun 2014*



DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah
Dothy



Pemimpin Redaksi
Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana
Camelia Ariestanti



Administrasi
Ardella Trastiana Dewi



**Koordinator Liputan
& Fotografer**
R. Suryo Khasabu



Koordinator Distribusi
Jufrianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia
Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637
Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI
NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.
Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.
Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

kompas



Apa kabar pembaca ?

Hari Kartini telah berlalu, tapi semangat Kartini tetap di relung kalbu. Bulan April lalu memang sarat dengan peringatan hari bersejarah seperti Hari Konsumen Nasional 20 April, Hari Kartini, Hari Bumi 22 April dan Hari Angkutan Nasional 24 April. Semuanya memang telah berlalu, tapi renungannya tetap kami ulas di DERMAGA Edisi Mei 2014.

Semua orang pasti gembira membuka kalender Bulan Mei tahun ini. Bagaimana tidak, setelah di Bulan April banyak terdapat *tanggal merah*, Bulan Mei ini lebih banyak lagi. Bahkan di minggu terakhir, para pegawai kantor bisa sehari kerja sehari libur. Menyenangkan bukan?. Banyak hari libur, bukan berarti libur bekerja. Karena bekerja bukan hanya gerakan fisik tapi juga gerakan pikiran. Pada hari libur, kita kadang berhenti melakukan gerakan fisik, namun untuk tetap melatih otak sebaiknya Anda tetap melakukan gerakan pikiran ringan, seperti memantau berita, membaca buku, berolahraga atau melakukan kegiatan ringan lain yang tak sempat Anda lakukan pada saat sibuk bekerja.

Walaupun hari libur, Pelindo III memberikan pelayanan penuh dan semakin memudahkan pengguna jasa. Pelindo III terus berupaya meningkatkan pelayanan dengan memberikan kemudahan dan kenyamanan dengan cara meningkatkan fasilitas. Pertumbuhan arus barang khususnya peti kemas yang terus meningkat, membuat manajemen terus mengimbangnya dengan peningkatan fasilitas dan modernisasi dalam berbagai bidang guna menopang pelayanan yang ada. Keinginan untuk memodernisasi pelabuhan, tetap diusung diatas tema modern, green and clean port sebagai komitmen manajemen Pelindo III menuju pelabuhan yang berwawasan lingkungan sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Proyek penambahan kapasitas Pelabuhan Tanjung Perak di Teluk Lamong yang disebut sebagai Terminal teluk Lamong juga didesain sebagai terminal yang modern dan ramah lingkungan. Pembangunan Terminal Teluk Lamong termasuk dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) khususnya pada koridor Jawa. Dengan pembangunan dan pengoperasian Terminal Teluk Lamong, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Perak selaku pintu gerbang perekonomian Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia.

Agenda bulan lalu ditutup dengan kisah manis dari Rapat Anggota Tahunan (RAT) Koperasi Pegawai Pelindo III (Kopelindo III) yang menyetujui pembagian Sisa Hasil Usaha (SHU) tahun buku 2013 sebesar Rp. 5,593 miliar. Pencapaian Sisa Hasil Usaha (SHU) tercatat Rp. 5,593 miliar atau meningkat 108% dibandingkan SHU tahun buku sebelumnya.

Masih banyak lagi ulasan menarik di DERMAGA edisi ini. Simak ulasan tentang Pelindo III yang membuktikan kepeduliannya kepada dunia pendidikan dengan memberikan bantuan pendanaan kelas unggulan SMA Barunawati Surabaya. Tulisan, kritik dan kiriman artikel / foto selalu kami tunggu di email pelindo3.humas@gmail.com. Follow twitter kami dan like facebook kami. Pantau terus berita terbaru di www.majalahdermaga.co.id.

Selamat membaca!



gate in

08

Pelindo III Didukung TNI AL
Amankan Alur Laut

stevedoring

Terminal
Teluk Lamong
**SEGERA
Diuji Coba**



28

cargoroding



34

HUT KE-721 KOTA SURABAYA:
"KOTA BUAYA"
Atau Berani Menghadapi Bahaya ?



CCTV 04

Gate In

Pelindo III **Berikan Bantuan
Keagamaan** 10

Kelola Tenaga Alih Daya
Pelindo III Bentuk Anak Usaha Baru 11

Pelindo III Danai
SMA Barunawati 13



12

Kopelindo III
Bagi SHU
Rp5,5 Miliar

Dirut BJTI:

Orang Lokal Mampu 14
Jadi Andalan Perusahaan

Jala-jala

DIRUT PELINDO III DJARWO SURJANTO:
Eksportir Minerba 17
Minati Pelabuhan Manyar

Bolder

Tingkatkan Fasilitas, 19
Banjarmasin tetap Berwawasan
Lingkungan

Kinerja Keuangan Pelindo III

Pastikan Tumbuh Eksponensial 20

DEDICATED BERTH:

Pangkalan Mirah 22
Menjadi Car Terminal

Lolo

DPP Organda 24
Lebih dari 4 Juta Truk
Butuh Revitalisasi

Vender

Dermaga Baru 26
Pelindo III Tenau Kupang
Segera Beroperasi

30

Stevedoring
Persiapan Uji Coba
Wapres KUNJUNGI
TERMINAL TELUK LAMONG

32

Wapres Dukung
PERCEPATAN
PEMINDAHAN PIPA PHE WMO

37

Cargoroding
Wisata Kuliner
Khas Surabaya

39

Lolo
BUMN se-Jatim
Segera Bentuk Forum
Pekerja Humas

48

Menangkap
Pasar Pantura

50

BEYOND CABOTAGE:
**Pemberdayaan
Industri Pelayaran**
Setelah Sembilan Tahun

53

Behandle
CRANE DAY DI TIGA KOTA:
KURANGI NYERI DAN STRES,
Tawarkan Kabin CC ERGONOMIS

55

Berebut Pasar Wisata Religi Umroh

56

Trolly
Karena Bumi Kita **Sudah Tua**

58

Ayo Selamatkan Lingkungan

59

Garabata
Ekspansi BlackBerry
Bangun Pabrik di Indonesia

62

Boom
Perajin Mainan Anak
Dihadang
Sejumlah Tantangan

gantry



40

TPS
15 Tahun Berkarya
15 Tahun Berjaya

behandle



44

Belajar dari
Pelabuhan Singapura
untuk **Tingkatkan
Produktivitas
Kerja**

boom



60

Kartini Masa Kini
Work-life Balancing

Terpilih, Ketua DPC SPPI III Tanjung Emas



Bertempat di ruang rapat Kantor Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, pada 17 April 2014 telah dilaksanakan pemilihan Ketua DPC SPPI III Tanjung Emas periode 2014 – 2017.

Sebelumnya posisi tersebut telah kosong hampir dua tahun dikarenakan terjadi proses mutasi pegawai ke luar Tanjung Emas Semarang. Dari 98 polling kuesioner yang dibagikan hanya 88 polling yang kembali ke panitia dan didapat nama – nama calon Ketua DPC SPPI III Tanjung Emas, yaitu M.Djunaedi dari Divisi Operasi, Umi Syarifah Ambarwati dari Divisi Komersial dan Nanang Prasetyo dari Divisi Keuangan.

Dalam sambutannya, GM Tanjung Emas-Tri Suhardi mengatakan agar seluruh pegawai memilih sesuai dengan hati nurani masing – masing dan berharap agar Ketua DPC SPPI III Tanjung Emas yang terpilih dapat membangun kembali SPPI yang selama ini sempat vakum. Pada hasil akhir, terpilih nama Umi Syarifah Ambarwati sebagai Ketua DPC SPPI Tanjung Emas yang baru. Sebagai Ketua SPPI III Tanjung Emas yang baru, Umi Syarifah akan berusaha semaksimal mungkin untuk mengaktifkan kembali kegiatan – kegiatan yang berkaitan dengan SPPI.

Manajemen Ilmu Pengetahuan



Subdit Perencanaan dan Pengembangan SDM Pelindo III kembali menggelar program Manajemen Ilmu Pengetahuan Tahun 2014. Program itu bertujuan untuk menambah pengetahuan dan wawasan di bidang pelabuhan. Sebagai pembawa materi adalah para SDM Pelindo III yang pernah menempuh pendidikan kepelabuhanan di luar negeri yaitu Angga Pradiptya, Hadi M. Lukmantyo, Seno Budiharto, Kadek Patria, Aditya Respati Djatinendra, Pitria Kartikasari dan Abdulloh Makhrus. Acara tersebut dibagi menjadi tiga tahap yang masing-masing diikuti oleh peserta dari Kantor Pusat, Cabang Tanjung Perak, Cabang Gresik dan turut mengundang para mahasiswa.

Pelantikan Pimpro dan Dirut APBS

Pimpro APBS



Bersamaan dengan rencana Pelindo III untuk memperdalam dan memperlebar Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS), perusahaan melantik dua pejabat kunci. Pertama, Pelindo III melantik Pemimpin Proyek (Pimpro) Pendalaman dan Pelebaran APBS yang bertanggungjawab terhadap keberhasilan proyek yang menelan dana USD76 juta itu. Posisi pimpro tersebut dijabat oleh Hendiek Eko Setiantoro,

Dirut APBS



pegawai Pelindo III yang baru saja menyelesaikan pendidikan hidrologinya di Belanda. Kedua, Pelindo III melantik Direktur Utama perusahaan yang akan mengelola APBS. Jabatan Dirut ini diamanahkan kepada salah seorang pejabat senior Pelindo III yakni Heskial Sasiang. Heskial diberikan tanggungjawab untuk menyusun dan menyiapkan segala kebutuhan perusahaan yang akan mengelola APBS itu. Menurut rencana, pendalaman dan pelebaran APBS akan selesai pada tahun 2015 mendatang.

Gebyar Wisata dan Budaya Nusantara 2014



Pelindo III bersama BUMN di lingkungan Kementerian Perhubungan RI turut serta dalam pameran "Gebyar Wisata dan Budaya Nusantara 2014" yang diselenggarakan di Hall A, Jakarta Convention Center beberapa waktu lalu. Acara ini menampilkan potensi pariwisata dari 33 provinsi di Indonesia. Sebanyak 117 peserta hadir dalam pameran ini, yang terdiri atas Dinas Pariwisata dari provinsi, kabupaten, dan kota di seluruh Indonesia. Pelindo III sendiri menampilkan media promosi berisi informasi tujuan wisata yang melalui pelabuhan di lingkungan Pelindo III.

Lebih dari 150 stand berpartisipasi dalam pameran ini. Peserta terdiri dari Dinas Pariwisata Provinsi, Kabupaten dan Kota di seluruh Indonesia. Termasuk pula pengelola tempat wisata, hotel, dan biro perjalanan wisata. Beberapa produk kreatif khas daerah masing-masing turut dipamerkan.

Gebyar Wisata dan Budaya Nusantara (GWBN) dihelat oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif serta Kementerian Pemuda dan Olahraga. GWBN pertama kali digelar pada 2002 untuk menggairahkan industri pariwisata pasca tragedi bom Bali ini.

Rapat Kerja

Kantor Pusat Pelindo III



Dua puluh pejabat satu tingkat di bawah Direksi Pelindo III tampil dihadapan Direksi, Dewan Komisaris, dan para pejabat lainnya di lingkungan Pelindo III. Para pejabat itu adalah Kepala SPI, Sekretaris Perusahaan, para Kepala Biro, dan para Senior Manager. Mereka tampil dalam rapat kerja bertema "Menuju Emerging Industry Leader" dengan membawakan konsep-konsep pengembangan perusahaan. Konsep-konsep pengembangan itu mulai dari Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP), keuangan, investasi, pencitraan perusahaan, manajemen risiko, dan beberapa hal lainnya. Rapat kerja itu sendiri ditujukan untuk mengukur kompetensi dan pemikiran para pejabat tinggi Pelindo III dalam mengembangkan dan meningkatkan nilai perusahaan. Saat ini Pelindo III berada pada level *Early Improvement* dan diharapkan dalam beberapa tahun ke depan dapat mencapai level *Emerging Industry Leader*.

Kesigapan

Petugas PMK

Pelindo III Kotabaru

Tim pemadam kebakaran Pelindo III Kotabaru menunjukkan kesigapannya saat menanggulangi kebakaran yang terjadi di Gang Garuda, Kotabaru, Kalimantan Selatan. Lingkungan padat penduduk itu dilalap si jago merah yang menghabiskan sekitar 60 rumah warga. Dengan kepiawaiannya, para petugas PMK Pelindo III Kotabaru dapat mengendalikan api bersama dengan tim PMK pemerintah daerah. Esok paginya, Persatuan Istri Pegawai Pelindo III di bawah komando istri General Manager Pelindo III Cabang Kotabaru menyerahkan bantuan sembako kepada para korban kebakaran.



Berbagi Ilmu

dengan SKPD

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono beberapa waktu lalu menyempatkan diri untuk berkunjung ke kantor Bupati Cilacap. Kedatangannya tersebut dalam rangka pemberian bantuan bina lingkungan senilai Rp60,5 juta yang akan digunakan untuk khitanan massal dalam rangka hari jadi Kabupaten Cilacap. Dalam kesempatan itu juga, Wahyu didaulat untuk berbagi ilmu dan pengetahuan oleh dihadapan para pegawai yang tergabung dalam Satuan Kerja Pemerintah Daerah (SKPD) Kabupaten Cilacap. Kesempatan tersebut dimanfaatkannya untuk berbagi ilmu seputar kewirausahaan serta integritas. Menurutnya, integritas dan kejujuran adalah nilai paling penting dalam bekerja yang harus ditanamkan dalam diri setiap pegawai.



Gedung Baru

AMBAPERS

Perusahaan afiliasi Pelindo III dengan BUMD Pemprov Kalimantan Selatan (PD Bangun Banua), PT Ambang Barito Nusapersada (Ambapers) kini memiliki gedung kantor baru. Gedung itu telah diresmikan oleh perwakilan para pemegang saham yakni Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan Direktur Utama PD Bangun Banua Suparji. Kantor Ambapers itu berlokasi di Jl. Yos Sudarso No.6 Banjarmasin dengan luas sekitar 620 m². Ambapers sendiri merupakan perusahaan yang bergerak dalam pengelolaan alur Sungai Barito. Keberadaan alur ini sangat penting karena merupakan jalur bagi kapal-kapal menuju Pelabuhan Banjarmasin.

Pelindo III Didukung TNI AL

Amankan Alur Laut

Pelindo III setelah menandatangani Surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Pengerukan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) dengan Van Oord Dredging and Marine contractors BV (Van Oord) pada akhir Maret 2014 lalu, kini BUMN Kepelabuhanan tersebut kembali menggelar penandatanganan Piagam Kesepakatan Bersama (PKB) dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) terkait dengan pendalaman alur laut dan pembaharuan peta alur pelayaran Surabaya.

Kasal Laksamana TNI Marsetio dan Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto (kiri-kanan) pasca penandatanganan Piagam Kesepakatan Bersama (PKB) antara TNI AL dan Pelindo III.



Penandatanganan PKB dilakukan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Laksamana TNI Dr. Marsetio, di Markas Besar Angkatan Laut, Cilangkap, Jakarta Timur, pada 10 April lalu.

Adapun isi dari kesepakatan yang tertuang dalam PKB diantaranya: Pengawasan dan pengamanan pendalaman alur laut di daerah alur pelayaran Surabaya, pembaharuan peta di daerah alur pelayaran Surabaya, pelibatan personil dan pemanfaatan sarana prasarana para pihak sesuai dengan batas kewenangannya, serta kerja sama lain yang mungkin dikembangkan dari PKB ini dengan kesepakatan para pihak.

Pada kesempatan tersebut juga dilaksanakan perjanjian antara PT. Putra Bangsa Namaskara dengan TNI Angkatan Laut tentang kerja sama pengamanan pendalaman alur pelayaran timur Surabaya. Pihak PT Putra Bangsa Namaskara diwakili oleh Andi Widjaja Tirtoprodjo selaku direktur dan pihak TNI AL diwakili Laksamana Pertama TNI Sumadi S.Sos selaku Komandan Lantamal V. Perjanjian antara PT. Putra Bangsa Namaskara dengan Dinas Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut (Dishidros) mengenai survei dan pemetaan hidro-oseanografi di alur pelayaran timur Surabaya, yang diwakili oleh Andi Widjaja Tirtoprodjo dan pihak TNI AL diwakili Kadishidros Laksamana Pertama TNI Drs. Dede Yuliadi, M.Sc. Para pihak sepakat untuk mengadakan kerja sama meliputi pelaksanaan survei geodetik, pemetaan hidro-oseanografi dan pembuatan revisi peta laut Indonesia Nomor 84.

Pelindo III selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Kepelabuhanan yang mengoperasikan pelabuhan pada tujuh Propinsi telah melakukan berbagai upaya guna mendukung kelancaran logistik diantaranya program revitalisasi pelabuhan dengan program peningkatan fasilitas pokok maupun pendukung pelabuhan. Kemudian optimalisasi melalui rekonfigurasi dan penataan pelabuhan serta melakukan modernisasi melalui penyediaan dan penggantian peralatan berteknologi terbaru serta memperbaharui sistem pendukung operasional.

"Penandatanganan piagam kesepakatan tersebut merupakan upaya PT Pelindo III dalam rangka mewujudkan efisiensi biaya logistik dengan bekerjasama dengan TNI Angkatan Laut khususnya dalam rangka pengawasan dan pengamanan pendalaman alur laut di daerah alur pelayaran Surabaya serta pembaharuan peta di daerah alur pelayaran Surabaya", ujar Direktur Utama PT Pelindo III Djarwo Surjanto.

Kasal Laksamana TNI Dr. Marsetio menyampaikan bahwa penandatanganan piagam kesepakatan bersama dan perjanjian kerjasama tersebut, merupakan langkah dan wujud kebersamaan, dalam melaksanakan kerja sama pendalaman alur laut dan pembaharuan peta alur pelayaran Surabaya di lingkungan kerja Pelindo III.

"Alur pelayaran Surabaya merupakan jalur pelayaran strategis bagi kapal umum niaga, termasuk kapal perang TNI Angkatan Laut. Adanya pengaruh alam, rekayasa pesisir dan sedimentasi yang signifikan mengakibatkan keberadaan alur pelayaran Surabaya telah berubah, sehingga harus dilakukan upaya terencana untuk menjamin alur pelayaran yang baik dan memenuhi standar keamanan bernavigasi, agar keamanan dan kenyamanan pelayaran lebih terjamin," kata Kasal.

Pelaksanaan penandatanganan tersebut dihadiri oleh para Asisten Kasal, para Pangkotama TNI Angkatan Laut, para Kepala Dinas di lingkungan Mabesal, para pejabat TNI AL terkait, serta para pejabat di lingkungan Pelindo III.

Keterbatasan alur pelayaran keluar maupun menuju sebuah pelabuhan menjadi salah satu faktor penghambat pertumbuhan perekonomian suatu daerah, karena kapal yang membawa barang menjadi terbatas volumenya sehingga berdampak pada terjadinya inefisiensi biaya logistik. Sebagaimana diketahui bahwa pengangkutan barang dan perdagangan di Indonesia saat ini masih didominasi menggunakan transportasi laut.

Sebagaimana diketahui bahwa Bank Dunia (World Bank) menaikkan peringkat logistic performance index (LPI) Indonesia pada 2012. Peringkat Indonesia naik dari posisi 75 pada 2010 menjadi posisi 59 pada 2012 dengan kenaikan indeks 2,76 menjadi 2,94.

Meski demikian, banyak perbaikan yang harus dilakukan. Hal yang menjadi catatan serius dari LPI 2012 adalah masih belum adanya perbaikan di indikator bidang infrastruktur fisik. Perbaikan signifikan yang diraih berada dalam area soft infrastructure. Sedangkan pada hard infrastructure, kualitas fisik infrastruktur pendukung logistik seperti pelabuhan, jalur kereta api, maupun jalan-jalan utama, masih dinilai Bank Dunia belum menunjukkan perbaikan berarti.

Namun, karena mahal, maka membuat hard infrastructure membutuhkan waktu lama. Sebelumnya, World Bank telah merilis data LPI pada 2012. Dalam data tersebut Indonesia berhasil naik peringkat dari posisi 75 pada 2010 menjadi posisi 59 pada 2012 dengan kenaikan indeks 2,76 menjadi 2,94.

Tidak efisiennya pelabuhan akibat kurangnya kapasitas pelabuhan dan gangguan kemacetan pada jalur distribusi, setiap tahunnya diperkirakan membuat terjadinya potensi kerugian hingga mencapai Rp3,5 triliun. Angka tersebut cukup besar. Padahal jika dialokasikan untuk pembangunan pelabuhan baru atau penambahan kapasitas dan infra-struktur di pelabuhan, tentu manfaatnya akan lebih terasa bagi para pengguna jasa pelabuhan. Buruknya kinerja pelabuhan di Indonesia, pada akhirnya berpengaruh terhadap biaya logistik. Komponen biaya logistik tersebut berkontribusi sekitar 17% terhadap total biaya produksi dari seluruh pengusaha. (Nilam)



Pelindo III

Berikan Bantuan Keagamaan

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. saat memberikan bantuan keagamaan bagi pegawai Pelindo III.

Bertempat di Auditorium Bromo Lantai V Kantor Pusat Pelindo III, sebanyak 78 orang pegawai dan suami/istri dilepas untuk mengikuti ibadah umroh dan perjalanan rohani.

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III dalam sambutannya mengatakan bahwa sebagai upaya meningkatkan keimanan dan ketaqwaan kepada Allah SWT serta integritas dan kesejahteraan pegawai, manajemen Pelindo III memberikan bantuan ibadah keagamaan berupa umroh bagi pegawai muslim dan perjalanan rohani bagi pegawai non muslim.

"Mengingat pentingnya pelaksanaan ibadah keagamaan ini, saya minta agar Saudara dapat mengikuti ibadah dengan sungguh-sungguh dan sebaik-baiknya", kata Edy.

Sedangkan Ustadz KH. Abdul Azis dalam kesempatan memberikan pembekalan pelepasan pegawai Pelindo III mengatakan, "Anda harus banyak bersabar karena banyak cobaan yang akan dihadapi selama mengikuti ibadah dan harus banyak berdoa agar ibadah dapat berjalan dengan lancar".

Manajemen Pelindo III menganggap bahwa para pegawai merupakan bagian penting dalam kegiatan operasional perusahaan tidak bisa mengesalkan perannya. Dengan bantuan keagamaan tersebut diharapkan juga memberikan motivasi dan dorongan sehingga diharapkan memiliki integritas dan attitude yang baik dan dapat mewujudkan misi dan visi perusahaan sehingga pada akhirnya pelayanan kepada pengguna jasa dapat berjalan dengan lancar.

Pada tahun 2013 lalu, Pelindo III juga telah memberikan bantuan ibadah keagamaan sebanyak 22 pegawai beserta istri/suami. Sedangkan tahun ini meningkat jumlahnya menjadi 78 orang pegawai beserta istri/suami. Adapun rinciannya untuk ibadah umroh sebanyak 31 orang yang berasal dari unit Kantor Pusat, Tanjung Perak, Tanjung Emas, TPK Semarang, Banjarmasin, Tanjung Wangi, Tanjung Intan dan Gresik.

Peserta ibadah keagamaan Ziarah Holyland Nasrani (Kristen/Katolik/Protestan) sebanyak empat orang yang terdiri dari unit kerja Banjarmasin, TPK Semarang dan Tenau Kupang. Sedangkan ibadah keagamaan Hindu sebanyak tiga orang yang terdiri dari unit Kantor Pusat, Tanjung Perak dan Lembar.

Kelola Tenaga Alih Daya Pelindo III Bentuk Anak Usaha Baru



Kusnul Jakin
Direktur PT PDS

Dalam rangka efisiensi dan efektivitas penyediaan tenaga alih daya serta penyediaan barang dan jasa penunjang lainnya yang diperlukan perusahaan, Pelindo III membentuk anak usaha baru. Anak usaha baru Pelindo III tersebut adalah PT Pelindo Daya Sejahtera (PDS).

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto mengatakan bahwa pembentukan anak usaha baru PT Pelindo Daya Sejahtera diharapkan akan dapat menciptakan nilai tambah bagi perusahaan induk.

"Pendirian anak usaha Pelindo III tersebut dilakukan melalui akuisisi PT Persada Jasa Utama (anak perusahaan Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo III)) yang bergerak dibidang penyediaan jasa tenaga kerja dan jasa pemborongan serta penyediaan barang dan jasa penunjang perusahaan, dengan modal disetor sebesar Rp. 17,5 miliar dengan komposisi kepemilikan saham 90 % PT Pelindo III dan sisanya sebesar 10% Kopelindo III", ujar Edi.

Pembentukan PT Pelindo Daya Sejahtera sendiri telah mengacu surat persetujuan akuisisi dan pendirian anak perusahaan PT Pelindo III dari Menteri BUMN nomor : S-701/MBU/2013 tanggal 22 November 2013.

Direksi PT Pelindo III menunjuk dan mempercayakan M. Khusnul Jakin sebagai Direktur Utama PT Pelindo Daya Sejahtera, pelantikan telah dilakukan di Auditorium Bromo lantai V Kantor Pusat Pelindo III pada hari Kamis 17 April 2014 lalu.

Sedikitnya 1.200 orang yang dipekerjakan di PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III akan



Ilustrasi

dipindahkan pengelolaannya di bawah PT Pelindo Daya Sejahtera (PDS). Pengalihan tenaga kerja itu karena perseroan mendirikan anak usaha PDS yang khusus mengelola tenaga alih daya.

"Sekitar 1.200 orang itu dulu bekerja di bawah koordinasi koperasi dan dipekerjakan di Pelindo III. Karena perseroan membentuk usaha khusus terkait maka pengelolaannya dialihkan," jelas A Edy Hidayat N Direktur Personalia dan Umum PT Pelindo III.

Menurut Edy, tenaga kerja yang ditransfer, mayoritas di bidang pekerjaan penolong, seperti satuan tenaga pengamanan, tenaga pas pelabuhan, foto copy, cleaning service. Meski demikian selepas anak usaha baru itu berjalan maka pekerjaan lain seperti bagian tiket, sekretaris hingga sopir bisa dialihdayakan.

"Intinya pekerjaan yang bersifat penunjang bisa dialihdayakan. Tapi pekerjaan inti seperti pemanduan dan operator tidak boleh. Mereka ini punya klasifikasi yang tidak bisa sembarangan," pungkasnya. (Berlian)

Kopelindo III Bagi SHU Rp5,5 Miliar

Rapat Anggota Tahunan (RAT) Koperasi Pegawai Pelindo III disingkat dengan Kopelindo III menyetujui membagikan Sisa Hasil Usaha (SHU) tahun buku 2013 sebesar Rp. 5.593 miliar. RAT Kopelindo III tersebut digelar di Gedung pertemuan Indrapura Surabaya pada 24 April lalu.

Dalam laporan pertanggungjawaban pengurus dan pengawas kinerja pengelolaan Koperasi tahun buku 2013 secara umum mengalami peningkatan dan melampaui anggaran/target yang telah ditetapkan. Realisasi pendapatan tercatat Rp. 58,665 miliar atau melampaui target sebesar 140% dan mengalami kenaikan 115% dibandingkan dengan pendapatan tahun buku sebelumnya. Demikian dalam hal pencapaian Sisa Hasil Usaha (SHU) tercatat Rp. 5.593 miliar meningkat 108% dibandingkan SHU tahun buku sebelumnya. Sedangkan total aset Kopelindo III per 31 Desember 2013 mencapai Rp. 19,228 miliar mengalami peningkatan sebesar 116% dibandingkan dengan tahun 2012.

"Hasil audit atas laporan Keuangan Koperasi Pegawai Pelindo III Surabaya Koperasi Pegawai Pelindo III Surabaya Tahun Buku 2013 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Krisnawan, Achsin dan Alamsyah nomor : GA.C/14.021004/KPPI-HK tanggal 21 April 2014 dengan opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP)", ujar Ketua I Pengurus Kopelindo III Agus Hermawan.

Dengan berlakunya Undang-undang Perkoperasian No. 17 Tahun 2012 tentang

pembagian koperasi sesuai bidang usahanya, mengharuskan Kopelindo III menjadi salah satu bidang usaha saja yaitu koperasi simpan pinjam. "Namun Kopelindo III saat ini telah beradaptasi terhadap regulasi undang-undang perkoperasian yang baru dengan membentuk anak usaha baru yaitu PT APERINDO PRIMA UTAMA yang bergerak dalam kegiatan usaha utama jasa pengamanan dan penyedia tenaga kerja, jasa kebersihan, jasa tour dan travel serta jasa pemborongan (general trading)", ujar Agus Hermawan.

Sementara itu Direktur Personalia dan Umum Pelindo III-A Edy Hidayat N. memberikan apresiasi dan penghargaan yang setinggi-tingginya atas kerja keras dan capaian yang telah dicapai oleh Kopelindo III Surabaya selama tahun buku 2013, diantaranya telah berhasil mengukir prestasi dalam hal pencapaian Laba Usaha Kopelindo III diatas anggaran tahun 2013, berperan aktif Kopelindo 3 dalam kegiatan CSR Pelindo III dalam mendukung penyediaan bantuan paket sembako;

"Kopelindo III juga konsistensi dalam penerapan program penghargaan anak berprestasi kepada anak anggota Kopelindo III dan pemberian bantuan pendidikan dan bea siswa diberikan kepada anak-anak (yatim/piatu) dari mantan anggota Kopelindo III (telah meninggal dunia) serta juga diberikan kepada anak-anak tenaga kerja khusus (seperti : petugas cleaning service, foto copy, driver/sopir)" jelas Edy.

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. selaku Pembina Kopelindo III.

Edy dalam sambutan pembukaan RAT Kopelindo III mengatakan bahwa keberhasilan koperasi diindikasikan dari terselenggaranya Rapat Anggota Tahunan (RAT) yang dilaksanakan secara rutin. "Selain itu indikator lainnya adalah peningkatan kualitas SDM dan layanan, seberapa besar modal sendiri berbanding dengan pinjaman, SHU yang terus meningkat, dan pengelolaan keuangan", jelas Edy.

"Pada tahun 2012 lalu Kopelindo III yang beranggotakan 2.125 orang telah mengukir beberapa prestasi, antara lain memperoleh penghargaan peringkat pertama dalam bidang koperasi jasa tingkat Jawa Timur yang dianugerahkan oleh Gubernur Provinsi Jawa Timur dan penghargaan koperasi award dan peringkat pertama dalam bidang koperasi jasa tingkat Nasional yang dianugerahkan oleh Menteri Koperasi dan UKM, pungkasnya.

Sebagaimana diketahui sebelumnya, pendirian anak usaha Pelindo III yang bernama PT Pelindo Daya Sejahtera (PDS) dilakukan melalui akuisisi PT Persada Jasa Utama (anak perusahaan Koperasi Pegawai Pelabuhan Indonesia III (Kopelindo III)) yang bergerak dibidang penyediaan jasa tenaga kerja dan jasa pemborongan serta penyediaan barang dan jasa penunjang perusahaan, dengan modal disetor sebesar Rp. 17,5 miliar dengan komposisi kepemilikan saham 90 % PT Pelindo III dan sisanya sebesar 10% Kopelindo III (Berlian).

Jajaran Pengurus dan Pengawas Kopelindo III.

Untuk
PROGRAM KELAS UNGGULAN
SMA BARUNAWATI SURABAYA
14 April 2014



Ketua Yayasan Barunawati Biru Taryono Rogosuwito dan Senior Manager Kemitraan dan Bina Lingkungan Soegeng Hariyanto (kiri-kanan) saat penandatanganan komitmen pemberian bantuan kelas unggulan.

Pelindo III Danai SMA Barunawati

Soegeng Hariyanto SM KBL Pelindo III menyerahkan bantuan secara simbolis kepada Tarjono Rogosuwito Ketua Yayasan Barunawati Biru

Pelindo III membuktikan kepeduliannya kepada dunia pendidikan, pada 14 April lalu bertempat di ruang pertemuan Gedung Barunawati Surabaya Pelindo III memberikan bantuan pendanaan kelas unggulan SMA Barunawati Surabaya.

Dalam sambutannya, Ketua Yayasan Barunawati Biru Taryono Rogosuwito memaparkan bahwa mulai tahun ajaran semester dua tahun ajaran 2014/2015 mendatang SMA Barunawati akan membuka kelas unggulan, yang membedakan dengan kelas reguler adalah bobot kompetensi, siswa akan dibekali dengan kemampuan soft skill, manajerial skill, sikap ilmiah. Pada lima tahun pertama adalah kelas rintisan, dengan satu rombongan belajar.

Selama pelaksanaan periode kelas rintisan, Pelindo III group (PT Pelindo III, PT TPS dan PT BJT) telah berkomitmen untuk memberikan bantuan subsidi penyelenggaraan diluar SPP dan dana bantuan pemerintah yg sdh ada, sehingga untuk kebutuhan dana pendidikan kelas unggulan tidak perlu ditanggung oleh siswa/orang tua. "Yang diperlukan siswa/orang tua adalah komitmen belajar penuh dan kesungguhan untuk mencapai lulusan yang mandiri dan berkarakter" ucap Tarjono. Nilai bantuan program pendanaan kelas unggulan SMA Barunawati Surabaya yang diberikan oleh PT Pelindo III sebesar lebih dari delapan ratus juta rupiah.

Sementara itu Direktur Keuangan PT Pelindo III Wahyu Suparyono mewakili Direksi PT Pelindo III dalam penyerahan bantuan mengatakan bahwa bantuan tersebut merupakan wujud kepedulian korporasi terhadap lingkungan pelabuhan khususnya pendidikan, sehingga bantuan yang diberikan harus bisa memberikan manfaat bag masyarakat pendidikan. "Dengan bantuan yang diberikan, SMA Barunawati harus menunjukkan dan membuktikan hasil kelas unggulan yang akan dimulai pada tahun ajaran 2014/2015 mendatang" ujar Wahyu. (Berlian)



Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto (tiga dari kanan) bersama dengan Jerry Dimu dan Faris Rafael Salwey (tiga dan empat dari kiri) serta jajaran manajemen BJTI.

Dirut BJTI : Orang Lokal Mampu Jadi Andalan Perusahaan

Semangat Pelindo III untuk mengembangkan sumber daya manusia (SDM) lokal dengan merekrut pegawai putra daerah menular ke salah satu anak perusahaannya. Adalah PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) yang sejak tahun 2012 lalu ikut mengelola Pelabuhan Tenau-Kupang yang merekrut putra daerah sebagai pegawai. Penerimaan pegawai oleh BJTI ini bukan untuk tenaga alih daya/outourcing melainkan untuk pegawai tetap yang nantinya dimungkinkan untuk memiliki jenjang karir di perusahaan.

Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto menyatakan keinginannya untuk menjadikan orang-orang daerah khususnya Kupang untuk ikut mengelola BJTI di Pelabuhan Tenau Kupang. Bahkan katanya, dalam waktu lima tahun ke depan pegawai-pegawai BJTI di Pelabuhan Tenau Kupang akan diisi oleh orang-orang asli daerah tersebut.

"Secara bertahap pegawai BJTI di Pelabuhan Tenau Kupang akan kami tarik ke Surabaya. Dengan begitu kira-kira tiga hingga lima tahun ke depan pegawai kami di sana adalah orang-orang asli Kupang," kata Putut saat bertemu Reporter Majalah Dermaga beberapa waktu lalu.

Faris Rafael Salwey dan Jerry Dimu (kiri-kanan)

Sebagai tahap awal, tahun 2014 ini BJTI telah menerima dua orang pegawai asli Kupang untuk dijadikan tenaga operator. Mereka adalah Faris Rafael Salwey dan Jerry Dimu, pemuda asal Kupang yang selama dua tahun terakhir ini merupakan tenaga alih daya di BJTI Pelabuhan Tenau Kupang. Faris sebelumnya merupakan tenaga kontrak di bagian kebersihan (cleaning service) dan Jerry merupakan tenaga pengamanan (security).

Faris dan Jerry, demikian keduanya biasa dipanggil, diterima menjadi pegawai BJTI setelah melalui beberapa tahapan seleksi. Menurut keduanya, setidaknya mereka harus melewati empat tahapan, yakni wawancara awal, tes psikologi, tes kesehatan, dan yang terakhir adalah wawancara akhir oleh Direksi BJTI.

"Tahapan tes yang sempat membuat saya tidak yakin diterima adalah pada tes kesehatan. Karena saya belum pernah menjalani tes itu sebelumnya dan juga saya seorang perokok," cerita Faris.

Lebih jauh keduanya bercerita, Faris misalnya, lelaki 23 tahun itu sebelumnya belum pernah bekerja. Bahkan, profesinya sebagai tenaga kebersihan merupakan pekerjaan pertama dalam hidupnya. Padahal, anak kedua dari tiga bersaudara ini telah lulus sekolah kejuruan pada tahun 2009 silam.

"Pernah mencoba untuk melamar di distrik navigasi, tetapi saya gagal dan baru dapat pekerjaan sebagai tenaga kebersihan," terangnya.

Faris mengakui bahwa pekerjaan sebagai tenaga kebersihan tidak sesuai dengan harapan yang dibayangkan ketika mendaftar sebagai tenaga alih daya di BJTI. Saat itu, Faris melamar pekerjaan untuk posisi tally. Namun, hasil akhir berkebalikan. Dia dipekerjakan di BJTI sebagai tenaga kebersihan dengan tugas membersihkan semua bagian kantor BJTI Pelabuhan Tenau Kupang.

"Mau bagaimana lagi, mau tidak mau saya harus menerima pekerjaan itu. Saya sudah malu dengan orang tua, karena sejak lulus saya hanya di rumah saja tanpa pekerjaan dan kesibukan," urai Faris.

Berbeda dengan Faris, Jerry sebelumnya pernah memiliki pengalaman pekerjaan. Pria 27 tahun itu pernah bekerja sebagai kleder (orang yang bertugas mengawasi dan mengurus hewan yang diangkut kapal selama pelayaran). Saat itu Jerry harus berlayar setidaknya dua kali dalam satu bulan menuju Samarinda untuk mengirim sapi ke Kalimantan. Bahkan, sebelum bergabung sebagai tenaga pengamanan di BJTI, Jerry juga pernah menjadi relawan Taruna Siaga Bencana (Tagana).

"Saya juga pernah ikut pendidikan tenaga pengamanan (security), ada sertifikatnya juga. Jadi ketika ada informasi lowongan pekerjaan sebagai tenaga pengamanan di BJTI saya ikut mendaftar. Saya punya dasar-dasar sebagai seorang tenaga pengamanan," kata Jerry.

Alumni SMA Negeri 8 Kupang itu kini dapat bernafas lega pasca ditetapkan sebagai pelamar lulus seleksi



di BJTI. Kini harapannya untuk menyunting gadis pujaannya pada bulan Juli 2014 mendatang semakin cerah. Tatkala profesi barunya sebagai operator alat di BJTI Pelabuhan Tenau Kupang memberinya penghasilan yang lebih dari cukup.

Walaupun demikian, dengan profesi baru itu tak lantas membuatnya sombong dan besar kepala. Jerry tetaplah seorang yang rendah hati. Dia tidak mau memamerkan apa yang telah didapatkannya saat ini, karena dia yakin apa yang diperolehnya ini bukan semata-mata karena dirinya sendiri. Ada doa-doa orang terkasih di sekelilingnya yang tak henti-hentinya mendukungnya dalam segala keadaan.

"Bapak saya sudah meninggal, hanya tinggal ibu, kakak, dan adik saya. Apa yang saya dapat ini juga merupakan rejeki buat mereka," ucapnya.

Kisah sukses Faris dan Jerry ini merupakan bukti bahwa Manajemen BJTI memberikan kesempatan kepada putra daerah untuk berkarya di perusahaan. Seperti diungkapkan Direktur Utama BJTI Putut Sri Muljanto dimana jika pekerja-pekerja di BJTI Pelabuhan Tenau Kupang diisi oleh orang lokal, secara tidak langsung hal itu akan turut membantu taraf hidup dan perekonomian masyarakat setempat. Putut akan tetap perpegang pada rencananya untuk mempekerjakan orang-orang daerah sebagai pegawai tetap perusahaan di daerah.

"Jika orang lokal yang bekerja, uang mereka akan berputar di wilayah itu. Berbeda dengan orang Surabaya yang bekerja di Kupang misalnya, sebagian uang mereka mungkin lari dan berputar di Surabaya," pungkas Putut.

Ilustrasi

Realisasi pengembangan Java Integrate Industrial Port Estate (JIPE) seluas 2.000 hektar, sudah dimulai dengan pembangunan infrastruktur dasar di dekat lokasi Kalimireng seperti dermaga, listrik, dan ketersediaan air bersih sejak Oktober 2013, diperkirakan rampung pada Oktober 2014 mendatang. Untuk kawasan pelabuhan digarap PT Berlian Manyar Sejahtera yang 60% sahamnya dikuasai oleh BJTI, sedangkan untuk kawasan industri digarap PT Berlian Kawasan Manyar Sejahtera dengan saham BJTI sebesar 40%. Keduanya merupakan usaha patungan antara PT Berlian Jasa Terinal Indonesia (BJTI) anak perusahaan Pelindo III dengan PT Usaha Era Pratama Nusantara, anak perusahaan Aneka Kimia Raya (AKR) Corporindo Tbk.

Menjawab pertanyaan Dermaga tentang mengapa dalam hal ini Pelindo III tidak "turun tangan" sendiri untuk berinvestasi, Dirut Pelindo III mengatakan: "Kalau Pelindo III berinvestasi langsung, prosedurnya akan panjang dan memakan waktu lama. Tetapi kalau yang berinvestasi adalah "cucu" perusahaan yang karenanya merupakan usaha swasta murni, maka prosedurnya akan sederhana, sebab hanya perlu persetujuan dari Dewan Komisaris".

Pangkas Ekspor

Larangan ekspor mineral mentah (ore) yang tertuang dalam UU No.4/2009 tentang Mineral dan Batubara (Minerba) yang rencananya mulai diberlakukan sejak Januari 2014 tetapi baru dapat telaksana Maret 2014, sempat berdampak pada beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III. Antara lain Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang pernah berjaya pada tahun 2011-2012 karena adanya kegiatan bongkar muat pasir besi untuk ekspor, serta Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo yang antara lain berkat *handling* pasir besi di cabang tersebut sempat mengangkat Cabang Probolinggo berhasil keluar dari predikat pelabuhan rugi.

Pelarangan ekspor mineral mentah ini, sempat mencemaskan. Tetapi menurut Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Suryamin, hal tersebut secara makro tidak akan mengganggu neraca perdagangan Indonesia, selama masih terjadi peningkatan volume ekspor komoditi lain. Ujar Kepala BPS: "Selama ini, kontribusi ekspor minerba tidak terlalu besar, hingga larangan ekspor bahan tambang yang belum diolah itu secara total belum tentu berpengaruh terhadap volume ekspor nasional secara total. Apalagi minerba hanya merupakan sebagian dari sekian ratus jenis komoditi yang diekspor".

Seakan menjelaskan pernyataan Kepala BPS, Menteri Perdagangan M. Chatib Basri mengatakan: "Dengan pemberlakuan UU 4/2009, dipastikan akan menggeser komponen ekspor mineral mentah. Ekspor mineral memiliki dua komponen, yang pertama mineral yang belum iproses, sedang yang kedua berupa mineral yang sudah diproses. Denan pemberlakuan pelarangan ekspor *unprocessed* mineral, maka terjadi penurunan pada komponen tersebut. Dengan sendirinya akan terjadi peningkatan volume ekspor mineral yang sudah diproses secara signifikan yang akan terjadi mulai tahun 2015. Pada saat ini saja, nilai ekspor mineral yang suah diekspr telah mencapai US \$4,9 miliar".

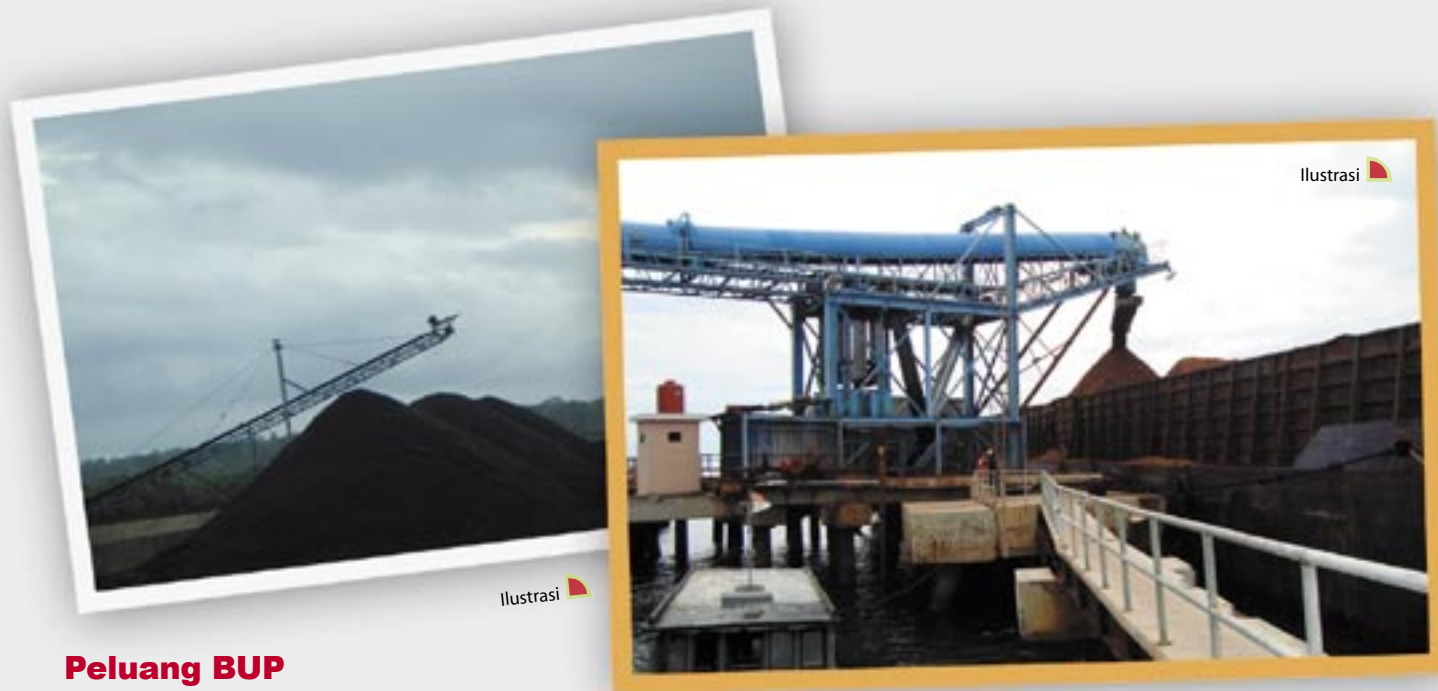
Selain pelarangan ekspor bahan tambang mentah seperti pasir besi, mulai Tahun 2014 pemerintah juga melakukan pengendalian terhadap ekspor batubara. Untuk tahun 2014 hanya ditargetkan ekspor "emas hitam" tersebut pada besaran 397 juta ton, yang berarti lebih rendah dibanding dengan realisasi ekspor tahun sebelumnya yang hingga November 2013 sudah tercapai 421 juta ton. Ditetapan pula, bila pada tahun lalu sebanyak 89 juta ton diserap pasar domestik, maka untuk Tahun 2014 ini para pengusaha pertambangan batubara diwajibkan memasuk ke pasar domestik sebesar 95,6 juta ton.

Terhitung Maret 2014, minerba ekspor harus dimurnikan terlebih ahulu. Terbuka peluang memanfaatkan lahan pelabuhan

"INVESTOR dan pelaku industri, lebih tertarik membeli lahan di pelabuhan yang kedepan akan bisa dijual kembali. Sedang kalau hanya sekedar sewa, bila nantinya akan mengalihkan persewaan ke pihak lain, prosedurnya akan ribet. Berdasar hal tersebut, maka banyak lahan di Kawasan Industri Manyar yang diminati oleh investor. Di antaranya akan digunakan sebagai lokasi *smelter* (pemurnian) mineral, yang oleh pemerintah telah diatur agar sebelum diekspor harus lebih dulu diolah menjadi bahan jadi atau setengah jadi, yang akan memiliki nilai tambah di pasar internasional" ungkap Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga.

DIRUT PELINDO III DJARWO SURJANTO:

Eksportir Minerba Minati Pelabuhan Manyar



Peluang BUP

Sekilas, pembatasan ekspor mineral mentah, akan mempunyai dampak cukup signifikan dalam kegiatan bongkar muat dan persewaan lahan untuk penimbunan mineral di pelabuhan. Hal ini seperti yang sudah disebutkan, sangat terasa memengaruhi kinerja beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan III cabang Tanjung Intan dan Tanjung Tembaga. Hal serupa bisa juga terjadi pada Cabang Banjarmasin dan Kawasan Satui Cabang Kotabaru yang pendapatannya dari handling komoditi batubara untuk ekspor maupun pasar domestik cukup signifikan.

Dalam perbincangan dengan beberapa General Manager Cabang Pelindo III di daerah, Dermaga mendapat kesan optimis bahwa penurunan kegiatan handling maupun persewaan lahan penumpukan di suatu pelabuhan, pasti akan memunculkan peluang lain. Seperti ucap GM Pelindo III Probolinggo Kardi Suwito: "Memang sudah ada peninjauan dari investor yang akan membangun

smelter di HPL Pelabuhan Tanjung Tembaga, tetapi karena prosesnya masih belum final, kami hanya bisa berhenti pada berharap. Namun yang segera terealisasi adalah handling pasir besi asal Lumajang yang akan dipasok ke pabrik baja di Cilegon, yang juga memerlukan lahan penumpukan seluas sekitar 10 hektar. Inilah peluang yang sudah tampak di depan mata".

Sementara itu, GM Tanjung Intan Cilacap Djumadi juga berkomentar dengan nada sama. Ucapnya: "Tanjung Intan memang dikenal sebagai pelabuhan curah. Tetapi kami mencoba untuk tidak terantung pada handling pasir besi asal Tasikmalaya dan Ciamis untuk ekspor. Di Tanjung Intan kegiatan bongkar muat semen, batubara untuk keperluan domestik dan klinker, masih cukup signifikan. Selain itu sudah ada pembicaraan dengan investor yang juga

eksportir minerba, yang akan segera membangun smelter di HPL Pelabuhan Tanjung Intan. Yang tidak boleh dilupakan adalah, masih berjalannya impor ternak sapi jenis induk dan pejantan asal serta sapi bakalan asal Australia, yang akan dikirim ke beberapa kota untuk digemukkan sebelum dipotong sebagai ternak penghasil daging".

Bagaimana dengan Banjarmasin dan Kotabaru sebagai kawasan pelabuhan outlet utama minerba? Tampaknya kedua pelabuhan cabang ini tidak akan terlalu terpengaruh oleh adanya larangan ekspor mineral mentah maupun pembatasan batubara. Bahkan untuk kedepannya, cabang Kotabaru akan bisa mengambil manfaat dari akan dibangunnya pabrik pengolahan baja yang merupakan ekspansi usaha dari Krakatau Steel di Kabupaten Tanahbumbu (Nilam)



Tingkatkan Fasilitas, Banjarmasin tetap Berwawasan Lingkungan



General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin Hengki Jajang Herasmana (dua dari kiri) saat peresmian dermaga 265.



Operasi perdana mobil penyapu jalan di Pelabuhan Banjarmasin.

Pelabuhan Banjarmasin kian tumbuh berkembang dari tahun ke tahun. Pertumbuhan arus barang khususnya petikemas dengan rata-rata 4 tahun terakhir mencapai 15% membuat manajemen terus mengimbangnya dengan peningkatan fasilitas dan modernisasi dalam berbagai bidang guna menopang pelayanan yang ada.

Keinginan untuk memodernisasi pelabuhan, tetap diusung diatas tema modern, green and clean port sebagai komitmen manajemen Pelindo III Banjarmasin menuju pelabuhan yang berwawasan lingkungan sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang tersebut mengamanatkan perlindungan lingkungan maritim yakni kondisi terpenuhi prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.

Pelabuhan hijau

Seperti diketahui, Pelindo III Banjarmasin telah mengoperasikan Reception Facility sebagai sarana untuk menampung sementara limbah berbahaya untuk selanjutnya diolah sesuai dengan proses yang ramah lingkungan. Selain itu, juga telah disiapkan mobil PMK untuk menambah jajaran

armada mobil pemadam kebakaran yang ada. Mobil PMK disiagakan untuk mendampingi proses operasional yang mengandung resiko kebakaran dan juga untuk membantu lingkungan sekitar.

Ketua APBMI, Jumadri Masrun pada acara tasyakuran operasional perdana dermaga petikemas pertengahan April lalu, mengapresiasi konsistensi Pelindo III dalam pengelolaan lingkungan hidup. Jumadri sendiri sempat meragukan bahwa pelabuhan tak mungkin berkembang karena keterbatasan yang ada. Namun dengan semangat dan sinergi bersama semua itu dapat tercapai.



Mobil Pemadam Kebakaran

Dengan adanya tambahan fasilitas itu tentunya waktu tunggu kapal dapat semakin ditekan, diwaktu dulu kala, waktu tunggu kapal sempat mencapai 7 hari maka nantinya dapat ditekan dan yang paling penting, dengan tambahan mobil penyapu

jalan ini maka lingkungan yang bersih dan bebas debu semakin dekat, sehingga meningkatkan kenyamanan pihak yang bekerja di Pelabuhan Banjarmasin.

Pelindo III Banjarmasin telah berhasil menghadirkan berbagai perubahan dalam pengelolaan pelabuhan. Tema logo baru Banjarmasin green port nantinya akan terus dikampanyekan guna mencapai pelabuhan yang berwawasan lingkungan hijau.

Dermaga Baru

Sementara itu, dermaga baru Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB) sepanjang 265 meter x 34,5 meter siap untuk dioperasionalkan. Pembangunan dermaga petikemas yang dibangun oleh kontraktor PT Wijaya Karya, pelaksanaan pemancangan perdananya dilakukan pada tanggal 13 April 2012 silam.

General Manajer Pelindo III Cabang Banjarmasin-Hengki jajang Herasmana mengatakan bahwa dengan selesainya pembangunan dermaga ini, diharapkan dapat menambah kapasitas pelayanan yang ada. "Dengan selesainya pembangunan dermaga ini, akan dapat menambah kapasitas pelayanan yang ada, jika sebelumnya dengan dermaga petikemas sepanjang 240 m yang ada Pelindo dapat menerima 2 tambatan, maka sekarang dapat bertambah sebanyak 3 tambatan lagi, sehingga meningkatkan potensi jumlah kunjungan kapal sebanyak 29 call dari semula menerima 159 call setiap bulannya" tambah Hengki.

Hengki menambahkan, selain meningkatkan fasilitas pelabuhan, pelindo III juga meningkatkan upaya penanggulangan lingkungan dengan pengoperasian Mobil Penyapu Jalan dan Mobil PMK. Mobil penyapu jalan bermerk Duelvo 200 Quatro ini mampu menyapu luasan jalan sebanyak 78.000 m2 per jam. (Mutiar)

Kinerja Keuangan Pelindo III Pastikan Tumbuh Eksponensial



Wahyu Suparyono
Direktur Keuangan Pelindo III

PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) memastikan kinerja keuangan perseroan akan tumbuh eksponensial alias bertambah signifikan dampak dari investasi yang digenjut beberapa tahun terakhir.

Pertumbuhan tersebut setidaknya tercermin dari posisi keuangan akhir 2013 lalu. Pendapatan perseroan akhir tahun lalu Rp5,12 triliun naik 18,8% dari realisasi periode sebelumnya Rp4,3 triliun.

Tren kenaikan kinerja keuangan juga tercermin dari laba usaha yang akhir tahun lalu Rp1,9 triliun naik 22,8% dari periode sebelumnya Rp1,6 triliun. Sedangkan aset pada akhir tahun sekitar Rp10 triliun.

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono menguraikan pertumbuhan kinerja keuangan itu dampak ikutan dari peningkatan layanan. "Konsekuensinya logisnya kalau ingin cepat melayani maka agresif investasi, itu bentuk respons," jelasnya saat ditemui di kantornya, Jumat (2/5/2014).

Seperti diketahui sejumlah terobosan infrastruktur dilakukan Pelindo III beberapa tahun terakhir. Proyek mutakhir di antaranya pembangunan Terminal Teluk Lamong senilai tak kurang dari Rp3,8 triliun yang ditargetkan efektif beroperasi tahun ini. Sedangkan secara simultan dibangun pula pelabuhan di Manyar Gresik.

Pelabuhan Manyar merupakan bagian dari pengembangan kawasan industri terintegrasi atau kerap disebut Java Integrated Industrial Ports Estate (JIPE) di Gresik. Proyek dengan luas total 2.898 hektare tersebut kerja sama antara Pelindo III dengan swasta.

Saat beroperasi 2015 mendatang, Pelindo III melalui anak usahanya akan mengelola kawasan pelabuhan 371 hektare tersebut.

Antrian kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya



Terminal Nilam
Tanjung Perak
Surabaya

Saat yang sama, perusahaan yang beroperasi di tujuh provinsi tersebut juga memperdalam Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). Alur sedalam 9 meter di bawah permukaan laut tersebut digali hingga 14 meter sehingga kapal yang lewat bisa semakin besar.

Pengembangan infrastruktur juga dilakukan dengan membangun dermaga sepanjang 265 meter selebar 34,5 meter di Terminal Peti Kemas Banjarmasin. Perseroan juga memperdalam dan memperlebar alur pelayaran Barito dan memodernisasi peralatan.

Peningkatan fasilitas pelabuhan juga dilakukan di Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat hingga Pelabuhan Sampit serta sejumlah pelabuhan lain.

Wahyu menuturkan semua investasi dan modernisasi peralatan tersebut akan berdampak signifikan terhadap kinerja keuangan perseroan. Proyek pembangunan Terminal Teluk Lamong saja bisa mendongkrak nilai aset perseroan 40%.

Perseroan pada 2014 diproyeksi memiliki aset Rp14 triliun dan mencapai Rp28,7 triliun pada 2018. Pertumbuhan aset juga diikuti kenaikan potensi pendapatan dari kekayaan perusahaan tersebut. Indeks return on asset (ROA) perseroan pada 2014 diproyeksi 19,3% dan diproyeksi menjadi 30,04% pada 2018.

Sementara di sisi operasional, perseroan yang akhir tahun lalu ratio operasionalnya (OR/Operating Ratio) 61% ditargetkan terus mengalami perbaikan. Pada 2018 mendatang OR ditargetkan menjadi 57,42%.

Adapun pendapatan sebelum bunga, pajak, depresiasi dan amortisasi (EBITDA/Earning Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) pada 2014 diprediksi Rp2,3 triliun dan meningkat menjadi Rp5,77 triliun pada 2018.

Berbagai target agresif sektor keuangan, lanjut Wahyu, tidak hanya mengandalkan pendanaan internal perusahaan tetapi juga sumber eksternal. Bahkan, pada tahun ini perseroan mencari pinjaman komersial dalam dan luar negeri US\$130 juta atau sekitar Rp1,4 triliun.

Selain itu, Pelindo III menargetkan mampu menarik dana US\$290 juta atau sekitar Rp3,3 triliun dari obligasi global. Penarikan utang komersial dan obligasi ditargetkan bisa terealisasi semester pertama 2014.

"Tahun ini tim untuk mencari dana eksternal sudah dibentuk. Ada 17 lembaga yang berminat danai komersial loan dan global bond sedang tender konsultan keuangan, book runner dan lead manager," urainya.

Pelindo III sebenarnya bukan baru pertama kali menggali sumber dana eksternal. Pada 2011 lalu perseroan menarik dana US\$65 juta dari Bank ANZ dan pada 2013 dari Export Credit Agency US\$121 juta.

Menurutnya, ekspansi yang didanai utang luar negeri bagi perusahaan yang mengelola 44 pelabuhan tidak terlalu berisiko terhadap selisih kurs. Pasalnya, 60% pendapatan perusahaan atas jasa yang dilaksanakan berbentuk dolar.

"Kami jadi ada hedging [lindung nilai] alami sehingga gejolak kurs tidak akan menekan beban utang perusahaan, sebab pendapatan dollar kalau membayar mata uang yang sama tidak menjadi masalah," tambahnya.

Berbagai terobosan di bidang keuangan tidak hanya menambah pundi perusahaan tetapi juga menyumbang keuangan negara. Wahyu memaparkan dividend payout ratio yang disetor ke negara 35%. Selain itu kontribusi pajak penghasilan dan pertambahan nilai dengan nilai tak kurang dari Rp500 miliar.

Oleh karena itu, kata dia, pengembangan pelabuhan banyak sekali dampak ikutannya. Meski ada kesempatan swasta masuk bisnis ini, Pelindo III menurutnya akan terus mengelola usahanya agar terus tumbuh berkelanjutan.



DEDICATED BERTH: Pangkalan Mirah Menjadi Car Terminal

*Rekonfigurasi terminal yang berada
di Tanjung Perak terus berlangsung, diantaranya
dengan mengubah fungsi Terminal Mirah*

"Terkait dengan akan dibangunnya fasilitas Logistic Center di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, maka Manajemen Pelindo III Cabang Tanjung Perak sedang melakukan kajian untuk mengubah fungsi Pangkalan Mirah yang selama ini digunakan untuk melayani kapal-kapal general cargo, nantinya akan diarahkan menjadi dedicated berth yang melayani kapal-kapal roll-on/roll-off (ro-ro). Diharapkan, dengan dilakukannya perubahan fungsi tersebut, kedepan akan dapat lebih meningkatkan kinerja Pelabuhan Tanjung Perak" ungkap Deputy General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Bambang Hasbullah kepada Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Bambang Hasbullah yang dikenal sebagai pejabat yang lebih banyak bekerja dan sedikit bicara ini mengakui bahwa rekonfigurasi terhadap terminal-terminal yang terdapat di Tanjung Perak merupakan rencana yang sudah dikerjakan sejak beberapa tahun terakhir. Tujuannya adalah meningkatkan efisiensi dan pelayanan kepada pengguna jasa. Sebab layanan di suatu pangkalan yang sesuai dengan karakteristik muatan kapal, diharapkan dapat meningkatkan produktifitas bongkar muat barang yang berakibat akan memicu peningkatan jalur logistik.

Dijelaskan bahwa berbareng dengan pembangunan Terminal Teluk Lamong, terhadap Pelabuhan Tanjung Perak juga dilakukan penataan ulang fungsi seluruh terminal yang ada, kecuali terhadap Pangkalan Kalimas yang akan tetap diperuntukkan sandar bagi kapal-kapal pelayaran rakyat (pelra).

Peningkatan Kapasitas

Dikonfirmasi secara terpisah, Humas Pelindo III Cabang Tanjung Perak Dhany Rachmad Agustian membenarkan adanya rencana tersebut. Dijelaskan saat ini kapal-kapal ro-ro dilayani di Terminal Jamrud Selatan. Namun dengan pengembangan di terminal tersebut, maka segera akan dilakukan perubahan fungsi sebagai dedicated berth. Pihaknya telah mengajukan permintaan ijin ke Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Kementerian Keuangan, untuk mengubah fungsi Pangkalan Mirah yang semula digunakan melayani kapal-kapal general cargo, petikemas domestik dan barang-barang off-shore, kedepan akan menjadi tempat sandar kapal kargo dan ro-ro khusus pengangkut otomotif berupa

mobil maupun light truck. Selanjutnya untuk pelayanan petikemas domestik akan dialihkan ke Terminal Berlian.

Dalam rangka uji coba pelayanan beberapa waktu lalu, KM Parani Barito yang dioperasikan K-Line berukuran panjang 130 meter dengan bobot 10.833 GT yang mengangkut 531 unit mobil dari pelabuhan asal Tanjung Priok, telah sandar di Pangkalan Mirah. Aktivitas perdana angkutan mobil dengan kapal laut yang sandar di Mirah, kelak akan diintensifkan setelah dilakukan pembongkaran gudang 301-302 dan 303, untuk kemudian di atas lahan tersebut akan dibangun fasilitas penempatan mobil sementara, sebelum mobil-mobil kiriman tersebut dipindahkan udang milik atau yang disewa oleh dealer, atau ke show room.

Ratusan mobil yang diturunkan di Terminal Mirah tersebut, merupakan produk kiriman dari Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) Daihatsu, terdiri atas berbagai type produk Daihatsu Xenia, Ayla, Grandmax Minibus, pickup dan box, serta Terrios. Mobil itu ditampung terlebih dahulu di lapangan Terminal Mirah dan beberapa unit di antaranya langsung dikirim ke gudang showroom Daihatsu di Trosobo dan Waru. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Pelindo III Cabang Pelabuhan Tanjung Perak membutuhkan waktu selama 2 shift untuk menurunkan 531 unit mobil dari 4 lantai/dek Kapal. Sebanyak 20 TKBM melakukan shifting dari kapal ke lapangan Terminal Mirah, dan 15 orang lainnya melakukan dooring/pengiriman mobil langsung ke gudang showroom yang ada di Waru dan Trosobo, dengan perkiraan dapat menyelesaikan bongkar terhadap 150 unit mobil tiap hari.

"Dengan pengembangan Pangkalan Mirah sebagai Car Terminal, maka akan terjadi peningkatan kapasitas layanan bongkar mobil, dari yang semula hanya 300 unit ketika bongkar di Jamrud Selatan, ke depan fasilitas di Terminal Mirah akan mampu menampung sampai 1.500 unit mobil" jelas Dhany Rachmad Agustian.

Segmen Usaha Baru

"Uji coba bongkar muatan kapal ro-ro berupa mobil, adalah sesuai dengan program rekonfigurasi yang dilakukan Pelindo III Cabang Tanjung Perak yang antara lain mengubah fungsi Terminal Mirah yang nantinya dikhususkan untuk

melayani bongkar muat mobil (*car port terminal*), general cargo, dan barang-barang keperluan proyek lepas pantai (offshore). Kalau pada bulan April 2014 baru bekunjung satu unit kapal, itu hanya merupakan langkah awal, karenanya selanjutnya direncanakan peningkatan kunjungannya" ujar Deputy GM Pelabuhan Tanjung Perak.

Lebih jauh dijelaskan bahwa angkutan kendaraan bermotor menggunakan kapal yang sandar di Tanjung Perak pada dasarnya bukan merupakan hal baru bagi Pelindo III, tetapi tetap merupakan segmen usaha baru bagi Terminal Mirah.

Pelayanan bongkar muat mobil dari kapal Roro sejenis masih dilayani PT BJT hingga 4 kali sebulan. Saat program dedicated terminal kelak selesai, Terminal Mirah hanya akan digunakan melayani bongkar muat kapal Roro pengangkut kendaraan bermotor, general cargo dan offshore. Selain di Tanjung Perak, bongkar kendaraan bermotor yang diangkut dengan kapal ro-ro juga telah dilakukan di Cabang Banjarmasin.

Direspon Positif

Segmen usaha angkutan kendaraan bermotor menggunakan kapal laut dari Jakarta ke kota-kota pelabuhan lain, ternyata mendapat respon positif dari banyak kalangan. Selama ini pengiriman kendaraan bermotor dari pabrik yang kebanyakan berada di sekitar Jakarta, lebih banyak dilakukan dengan cara single-transport berupa mobil-mobil yang belum berupa unit utuh, atau menggunakan truk bertingkat yang mampu mengangkut antara 8 hingga 12 unit mobil sedan sekaligus.

"Pengiriman dengan cara konvensional menggunakan angkutan truk, mempunyai kemungkinan terjadinya kerusakan pada bodi mobil yang dikirim. Sedang bila dikirim dengan kapal, akan lebih terjamin kemulusannya, karena pengiriman dilakukan lewat pemanfaatan ruang tertutup di dalam kapal. Meskipun untuk kerusakan saat pengiriman unit masih menjadi tanggungan ATPM, tetapi sub-dealer di daerah akan

mengalami kerugian waktu ketika harus mengurus claim kerusakan. Padahal sub-dealer biasanya sudah mempunyai komitmen untuk menyerahkan tepat waktu kepada consumer" tutur Edy Tantonono, sub-dealer yang memiliki showroom di kawasan Jemursari.

Apresiasi juga diberikan oleh kalangan pemangku kepentingan lalu lintas jalan, termasuk juga kalangan Unit Lantas Kepolisian serta Dinas LLAJ. Sebab pengiriman mobil menggunakan angkutan laut antar kota dalam pulau Jawa, berpotensi mengurangi terjadinya kelebihan beban di jalan raya, yang berdampak pada timbulnya kemacetan yang berdampak pada kemungkinan peluang ekonomis bagi pengguna jalan lain. Selain itu juga bisa mengursngi tingkat kerusakan pada infrastruktur jalan raya maupun jembatan, yang untuk pemeliharaan dan perbaikannya dibutuhkan anggaran cukup besar yang pada akhirnya menjadi beban anggaran keuangan nasional maupun daerah.

Respon positif juga datang dari pelaku bisnis kepelabuhanan. Dengan digunakan kapal jenis ro-ro untuk angkutan kenaraan bermotor, maka terminal operator akan terpacu dalam menembangkan fasilitas yang dioperasikan, diikuti dengan peluang emas yang dapat diraih oleh penusaha pelayaran, forwarding, perusahaan bongkar muat hingga koperasi TKBM yang mendapatkan manfaat lewat pangsa usaha masing-masing. (Nilam)



DPP Organda Lebih dari 4 Juta Truk Butuh Revitalisasi



Ilustrasi

DPP Organda menyebutkan, saat ini truk barang yang beroperasi di Indonesia keseluruhan berjumlah sekitar tujuh juta truk. Dari jumlah itu, yang membutuhkan direvitalisasi mencapai 60 persen.

Ketua Umum DPP Organda, Eka Sari Lorena mengatakan, kondisi ini disebabkan lantaran kapasitas produksi truk di Indonesia masih jauh dari kebutuhan. Produksi truk rata-rata per tahun hanya sekitar 60.000 unit.

Eka mengakui, rencana revitalisasi truk masih kurang mendapat dukungan semua pihak. Padahal, angkutan barang sebagian sudah siap berbenah bahkan mengintegrasikan diri dengan konsep green port.

Seperti salah satunya yang dilakukan angkutan pelabuhan di bawah Organda dengan Pelindo III, di mana telah disepakati hanya truk dengan spesifikasi "hijau" saja yang bisa masuk ke pelabuhan.

"Di Tanjung Perak Surabaya konsep green port akan terealisasi dalam dua tahun ini. Jadi truknya pun beda. Teknologi dari awal yang green. Pelindo III cukup agresif. Mereka sudah bikin konsorsium dengan Organda beli truk. Bareng-bareng mengecek ke pabriknya, agar tidak tertipu, pas datang ternyata berkarat," kata dia lagi.

Masing-masing pihak dalam konsorsium tersebut, kata Eka, memberikan kontribusi sebesar 400 juta Rupiah. Dia optimis, konsep green port ini juga

bakal diadopsi oleh Pelindo II. Namun, yang menjadi pekerjaan rumah saat ini adalah 60 persen truk yang butuh revitalisasi tadi.

Eka berharap ada komitmen dari semua pemangku kepentingan terkait, agar truk-truk berusia tua bisa tetap berjalan dengan peremajaan.

Sementara itu, peremajaan angkutan truk di Pelabuhan Belawan sangat mendesak mengingat sebagian besar berusia tua sehingga menimbulkan biaya tinggi. Sekretaris wilayah Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Sumut, Wiluyo Hartono di Medan, kepada Antara Sumut mengatakan bahwa sebagian besar atau 63 persen truk yang mengangkut kontainer

mendapatkan kredit karena bank terkesan masih "alergi" dengan sektor itu. Wakil Ketua Umum Intermoda dan Logistik Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin) Sumut-Khairul Mahalli mengatakan, "Kondisi infrastruktur jalan, pelabuhan, bandara, dan jalur kereta api dinilai masih kurang memadai untuk mendukung kelancaran lalu lintas logistik di Sumut". Kondisi itu menyebabkan kualitas pelabuhan menjadi rendah dan tarif jasa menjadi mahal. "Masalah itu harus diatasi karena nantinya Sumut yakni Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi hub bagian barat Indonesia dan termasuk diberlakukannya Komunitas ASEAN pada 2015," katanya lagi.

Ilustrasi



di Pelabuhan Belawan berusia di atas 10-24 tahun.

Akibat berusia tua, bukan hanya membuat kelancaran angkutan terganggu tetapi juga biaya tinggi. Untuk tarif satu kontainer 20 feet dengan jarak angkut 10-15 kilometer sekitar Rp800 ribu. "Tarif sebesar itu realtif mahal di tangan harusnya pengusaha meningkatkan efisiensi untuk menghadapi persaingan di pasar komunitas ASEAN," katanya.

Besaran tarif itu mengkhawatirkan pengusaha karena biasanya setiap tahun ongkos angkut tersebut naik terus. "Pemerintah diharapkan bisa membantu pengusaha truk di Belawan untuk meremajakan angkutannya seperti yang sudah dilakukan di DKI Jakarta," katanya.

Tampaknya memang harus ada dukungan kuat dari pemerintah untuk mempermudah pengusaha jasa transportasi

Sistem transportasi intermoda maupun multimoda belum dapat berjalan dengan baik karena akses transportasi dari sentra produksi ke pelabuhan dan bandara belum dapat berjalan lancar yang disebabkan belum optimalnya infrastruktur.

Di Jakarta peremajaan truk dan angkutan lainnya dilakukan atas kerja sama pemerintah, organisasi angkutan darat (Organda) dan Bank Indonesia sehingga perbankan mau mengucurkan kredit. Yang terpenting adalah dengan peremajaan truk selanjutnya bisa mendapatkan kendaraan yang murah dengan teknologi tepat dalam jangka waktu 2 tahun. Bila sudah direvitalisasi, maka truk bisa bergerak dengan kecepatan cukup dan tidak perlu mengalihkan jalannya. (Mutiar, dari berbagai sumber)

Dermaga Baru Pelindo III Tenau Kupang Segera Beroperasi

Pelindo III Cabang Tenau Kupang di Nusa Tenggara Timur (NTT) pada Mei 2014 mendatang akan memiliki dermaga baru dengan panjang 110 meter dari sisi luar dan 90 meter sisi dalam.

Pembangunan dermaga baru tersebut sebagai upaya Pelindo III dalam mengantisipasi peningkatan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Tenau Kupang pada tahun 2013 lalu telah mencapai 2.476 unit kapal dengan berat mencapai 4.272.541 Gross Tonage (GT).

Sedangkan realisasi arus barang pada tahun 2013 tercatat 184.518 m3 atau meningkat 26% dibandingkan tahun sebelumnya, dimana pada Tahun 2012 hanya tercatat 146.697 m3. Demikian juga dengan jenis barang dalam bentuk petikemas, terjadi peningkatan sebesar 32% dari Tahun 2012, pada Tahun 2013 tercatat 78.322 Box atau setara dengan 79.628 Teus. Sedangkan realisasi arus petikemas pada tahun 2012 hanya 59.689 Box atau setara 60.305 Teus.

Pelindo III melakukan pembangunan dermaga baru di Pelabuhan Tenau Kupang sebagai salah satu upaya untuk mendorong peningkatan efisiensi biaya logistik khususnya dalam pengiriman barang melalui moda transportasi laut, sehingga diharapkan akan memacu pertumbuhan perekonomian di Kawasan Timur Indonesia.

Sementara itu General Manajer Pelindo III Cabang Tenau Kupang-Hot Rudolf Marihot menyatakan optimis pada akhir bulan April 2014 pembangunan dermaga yang dikerjakan oleh kontraktor sudah dapat diselesaikan, sehingga pada bulan Mei mendatang sudah bisa dioperasikan.

"Dengan selesainya pembangunan dermaga baru tersebut, kini Pelabuhan Tenau Kupang akan mampu menampung sedikitnya tujuh unit kapal dengan panjangnya rata-rata 100 meter, sedangkan dermaga baru akan mampu disandari dua kapal sekaligus" ujar Hot Rudolf Marihot.

Terpisah Edi Priyanto-Kahumas Pelindo III, mengatakan dermaga baru itu nantinya dirancang dapat melayani jenis kapal Bulk Carrier dengan ukuran maksimum 30.000 DWT (untuk sisi depan dermaga), Kapal Long Supply Vessel dengan ukuran maksimum 20.000 DWT (untuk sisi belakang dermaga) dan kapal Bungkering Barge dengan ukuran maksimum 5.000 DWT (untuk sisi kiri dermaga).

"Peningkatan struktur dermaga ini merupakan salah satu ekspansi Pelindo III terhadap pelayanan di Pelabuhan Tenau Kupang dalam upaya meningkatkan dan memberikan pelayanan terbaik bagi pengguna jasa kepelabuhanan," tandas Edi.

Disamping itu, ekspansi ini juga dimaksudkan untuk merespon kerjasama yang terjadi antara Pelindo III dengan PT Saipem untuk aktivitas offshore logistic base. Ekspansi Pelindo III melalui peningkatan struktur dermaga Pelabuhan Tenau Kupang ini diprediksi akan meningkatkan potensi call kapal PT Saipem sebanyak 683 call per tahun dengan minimum throughput bongkar muat pipa offshore sebesar 1.228.800 ton/tahun.

Selain itu diestimasikan pula adanya peningkatan potensi call kapal PT Kupang Resources sebanyak 12 call per tahun dengan minimum throughput bongkar muat batu mangan sebesar 120.000 ton/tahun. "Sebagai informasi, sebelumnya PT Pelindo III Cabang Tenau Kupang telah melakukan kerjasama dengan perusahaan asal Portugis Saipem Commerciamaritimomo," pungkasnya.

Menurutnya, kerjasama yang dilakukan berupa pelayanan shorebase di Pelabuhan Tenau Kupang, meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan pada lokasi dermaga baru atau dermaga eksisting serta fasilitas pelabuhan, untuk dipergunakan secara terbatas/eksklusif dalam hal transshipment dan penimbunan pipa serta bahan-bahan proyek penunjang kegiatan lepas pantai di Selat Timor dalam rangka pengembangan proyek gas Ichthys di Australia. (Mirah)

Dermaga baru
Pelabuhan Tenau Kupang



Ship to Shore Crane
Terminal Teluk Lamong

Terminal Teluk Lamong SEGERA Diuji Coba

Salah satu komponen
Automated Stacking Crane
Terminal Teluk Lamong

Pelindo III memastikan bahwa Terminal Teluk Lamong akan diuji coba sesuai jadwal yang telah ditentukan yakni pada pertengahan Mei 2014.

Hal itu diungkapkan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto setelah memperoleh kepastian keberangkatan alat-alat pendukung operasional Terminal Teluk Lamong menuju Surabaya. Alat dimaksud berupa 2 unit Ship to Shore Crane (STS), 5 unit Automated Stacking Crane (ASC), dan 1 unit Automotive Terminal Tractor (ATT). Ketiga alat itu diperkirakan akan mulai berdatangan pada akhir April hingga awal Mei mendatang.

"Alat-alat tersebut dikirim dari berbagai negara. Ada dari China, Spanyol, Finlandia, Prancis, dan Rumania," kata Djarwo. Ship to Shore Crane (STS) misalnya, alat itu dikirim dari Nantong, Provinsi Jiangsu, China yang akan diberangkatkan pada tanggal 20 April 2014 dan akan tiba di Surabaya dua minggu kemudian. Demikian halnya dengan Automated Stacking Crane (ASC) yang akan dikirim pada tanggal 15 April 2014 melalui Dalian, Provinsi Liaoning, China. Sedangkan Automotive Terminal Tractor (ATT) kini tengah dalam perjalanan menggunakan kapal dari Prancis menuju Surabaya.

"STS dan ASC memang dirakit/difabrikasi di negeri China. Di negara itulah kerangka untuk kedua alat dibuat, namun mesin dan instalasi lainnya tetap didatangkan dari Eropa," jelasnya.

Ditambahkan Djarwo, bahwa beberapa perlengkapan instalasi seperti kabel, serat optik, dan alat-alat pendukung lainnya kini telah tiba di Surabaya dan tengah dalam proses clearance oleh Bea dan Cukai. Beberapa instalasi itu nantinya akan digunakan untuk mendukung sistem otomatis yang akan digunakan pada Automated Stacking Crane (ASC).

Senior Manager Pemeliharaan Fasilitas Pelindo III Robby Dayoh selaku penanggungjawab alat memastikan alat-alat itu akan langsung dapat digunakan sesampainya di Surabaya kecuali Automated Stacking Crane (ASC). Hal itu terjadi karena ASC dikirim dalam bentuk bagian-bagian terpisah dan akan dirakit di Surabaya. Proses perakitan dan instalasi ASC diperkirakan memakan waktu 3 minggu untuk setiap ASC.

"ASC menggunakan sistem otomatis, sehingga perlu dirakit di lokasi tempat ASC berdiri. Kurang lebih akan memakan waktu lebih dari 12 minggu untuk memastikan kelima alat itu dapat berfungsi dengan baik," katanya.

Sementara untuk Ship to Shore Crane (STS) dan Automotive Terminal Tractor (ATT) dikirim dalam bentuk alat utuh dan telah diujicoba sebelumnya dari tempatnya diberangkatkan. Walau demikian, akan dilakukan uji coba ulang untuk menyesuaikan dengan kondisi yang ada di Terminal Teluk Lamong. (Mirah)

Wakil Presiden Republik Indonesia Boediono (dua dari kiri) menerima penjelasan seputar rencana pengembangan Terminal Teluk Lamong dari Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (kiri).

Persiapan Uji Coba Wapres Kunjungi Terminal Teluk Lamong

Perekonomian Jawa Timur selama beberapa tahun ini terus tumbuh bahkan lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional. Pada tahun 2013 misalnya, pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur berada pada angka 6,55 persen dan lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya 5,78 persen. Pertumbuhan ekonomi Jawa Timur sendiri pada 2012 sebesar 7,27 persen, lebih baik dibanding 2011 sebesar 7,22 persen.

Berdasarkan data yang dirilis Badan Pusat Statistik Jawa Timur, salah satu penyumbang pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan kontribusi sebesar 31,33. Wajar saja, mengingat hingga saat ini Jawa Timur merupakan pintu gerbang perdagangan wilayah timur Indonesia dengan Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pendukungnya.

Saat ini Pelabuhan Tanjung Perak masih menjadi andalan utama jalur distribusi barang dari wilayah Jawa Timur ke wilayah lain khususnya Indonesia bagian timur. Alhasil, pelabuhan Tanjung Perak itu kian padat dengan segala aktivitasnya. Bahkan, Pelindo III selaku operator Pelabuhan Tanjung Perak telah melakukan evaluasi yang menyatakan bahwa pelabuhan terbesar kedua di Indonesia itu telah mengalami kelebihan kapasitas (over capacity).

Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia III-Djarwo Surjanto mengatakan, kapasitas petikemas di Pelabuhan Tanjung

Perak hanya sekitar 2,1 juta TEU's, padahal tahun 2013 lalu arus petikemas sudah mencapai 2,9 juta TEU's. Diprediksi pada tahun 2014 mendatang, arus petikemas akan mencapai lebih dari 3 juta TEU's. Hal serupa juga terjadi pada komoditas curah kering, dimana kapasitas terpasang saat ini sekitar 6,7 juta ton dan diprediksi pada tahun 2014 mendatang arus curah kering mencapai lebih dari 7 juta ton.

"Mengantisipasi kelebihan kapasitas tersebut, pada tahun 2010 lalu Pelindo III mulai membangun fasilitas baru yang disebut dengan Terminal Teluk Lamong. Pada tahap pertama, terminal tersebut akan mulai uji coba operasi pada bulan Mei 2014 dengan fungsi pelayanan petikemas dan curah kering. Kapasitas yang tersedia yakni 1,6 juta TEU's untuk petikemas dan 10,3 juta ton untuk curah kering. Pada tahap berikutnya Terminal Teluk Lamong akan terus dikembangkan lagi hingga mampu menampung kapasitas petikemas sebanyak 5,5 juta TEU's dan 20 juta ton curah kering. Investasi yang dikeluarkan oleh Pelindo III untuk pembangunan Terminal Teluk Lamong pada tahap pertama mencapai Rp3,4 triliun yang berasal dari kas internal perusahaan dan pinjaman perbankan" ujar Djarwo dalam paparan kepada kunjungan kerja Wakil Presiden RI.

Djarwo juga menambahkan bahwa proyek penambahan kapasitas Pelabuhan Tanjung Perak itu juga didesain sebagai terminal yang modern dan ramah lingkungan. Alat bongkar muat misalnya, terminal tersebut akan dilengkapi dengan *Ship*

to Shore Crane (STS), Automated Stacking Crane (ASC), Combined Terminal Trailer (CTT) dan Straddle Carriers (SC). Alat-alat itu akan digerakkan dengan tenaga listrik, kecuali CTT dan SC yang masih menggunakan mesin diesel namun dengan menggunakan standar emisi EURO 4 yang ramah lingkungan.

"Selain itu, pengembangan penggunaan peralatan pelabuhan berteknologi yang ramah lingkungan di Terminal Teluk Lamong diantaranya penggunaan solar cell dan wind turbine untuk penerangan Terminal Teluk Lamong dengan menggunakan lampu LED. Demikian juga dalam pemakaian ban pada CTT yang lebih sedikit sehingga mengurangi limbah karet. Penggunaan CTT dengan start dan stop technology engine sebagai penghemat bahan bakar truck" jelas Djarwo.

Terminal Teluk Lamong tahap awal rencananya akan mulai di uji coba pada bulan Mei 2014 mendatang, dengan luas area mencapai 38,86 hektar. Namun demikian pembangunan akan terus berlanjut hingga pada akhirnya nanti akan memiliki luas sekitar 386 Hektar. Terminal pelabuhan yang bakal menjadi green port pertama di Indonesia tersebut akan mulai beroperasi penuh pada triwulan ketiga tahun 2014.

Djarwo kembali menjelaskan bahwa sebagai pendukung akses laut, Pelindo III akan melakukan pendalaman dan pelebaran Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) yang merupakan jalur laut utama menuju Pelabuhan Tanjung Perak dan sekitarnya. Kondisi APBS saat ini hanya memiliki lebar 100 meter dan kedalaman -9 m LWS serta hanya terdapat satu jalur perlintasan. Bukan hanya itu saja, kapasitas APBS yang tersedia hanya 27.000 gerakan kapal. Padahal, pada tahun 2013 lalu tercatat 43.000 gerakan kapal. Untuk itu, PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) telah menggandeng perusahaan pengerukan asal Belanda *Van Oord Dredging and Marine contractors BV* (Van Oord) untuk melakukan pekerjaan pendalaman dan pelebaran APBS. Pada bulan Mei 2014 mendatang pengerukan akan dimulai dengan target pendalaman alur mencapai -14 m LWS dan lebar mencapai 150 meter, selanjutnya pada tahap berikutnya akan diperdalam lagi hingga -16 m LWS dan diperlebar hingga mencapai 200 meter.

"Selain akses laut, Pelindo III juga merencanakan solusi akses darat menuju Terminal Teluk Lamong. Nantinya, Terminal Teluk Lamong akan dilengkapi dengan monorel pengangkut petikemas (*Automated Container Transporter/ACT*) dan kereta api. ACT akan dibangun oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) bersama-sama dengan PT Adhi Karya (Persero) sedangkan kereta api akan memanfaatkan rel ganda (*double track*) yang dikembangkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Walau demikian, moda transportasi jenis truk tetap akan dipertahankan. Telah ada kesepakatan antara Pelindo III dan DPC Organda Khusus Tanjung Perak tentang penggunaan truk dengan Bahan Bakar Gas (BBG) atau mesin diesel dengan standar emisi EURO 4 di Terminal Teluk Lamong. Hal itu dilakukan mengingat Terminal Teluk Lamong didesain sebagai terminal yang ramah lingkungan" ungkap Djarwo.

Guna menunjang lalu lintas truk yang menuju Terminal Teluk Lamong, Pelindo III telah mendapatkan dukungan dari Kementerian Pekerjaan Umum nomor : JL.03.03-Mn/765 tentang persetujuan prinsip pembangunan simpang susun dan jalan penghubung dari dan menuju Terminal Teluk Lamong dengan Tol Surabaya Gresik. Saat ini Pelindo III tengah menyiapkan dokumen termasuk AMDAL modifikasi simpang susun Romokalisari dan jalan penghubung dari dan menuju Terminal Teluk Lamong dengan Tol Surabaya Gresik.

Wakil Presiden RI, Boediono, menanggapi paparan Direktur Utama Pelindo III menyatakan pengoperasian arus barang dari dan ke Terminal Teluk Lamong di Jawa Timur harus dapat terintegrasi dengan jalur kereta api. Hal itu penting demi mengurangi beban jalan raya, apalagi jalur ganda kereta api Jakarta-Surabaya

pembangunannya hampir tuntas. Turut hadir dalam kesempatan tersebut, Wakil Menteri Perhubungan, Bambang Susantono.

"Diharapkan akses petikemas barang dari Terminal Teluk Lamong ini tidak hanya lewat jalan raya, tetapi juga melalui jalur kereta api," ujar Boediono di Terminal Teluk Lamong, Jawa Timur pada 26 April 2014.

Bambang Susantono yang ikut mendampingi menambahkan, bahwa salah satu yang menjadi fokus pemerintah adalah upaya memindahkan beban jalan kepada jalur kereta api.

"Dengan selesainya jalur ganda Jakarta-Surabaya, tentu arus pergerakan barang akan semakin meningkat," kata Bambang.

Pembangunan Terminal Teluk Lamong termasuk dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) khususnya pada koridor Jawa. Dengan pembangunan dan pengoperasian Terminal Teluk Lamong, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Perak selaku pintu gerbang perekonomian Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia.

Pembangunan Terminal Teluk Lamong ditujukan untuk meningkatkan perekonomian Indonesia yang berujung pada meningkatnya kesejahteraan masyarakat Indonesia secara keseluruhan. Semakin cepat terminal ini dioperasikan, manfaatnya akan semakin cepat dirasakan oleh kita semua. (Berlian)



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto-Wakil Menteri Perhubungan RI Bambang Susantono-Wakil Presiden RI Boediono (kiri-kanan)

Wakil Presiden Republik Indonesia Boediono (dua dari kiri) berbincang dengan Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (kiri) saat kunjungan kerja ke Terminal Teluk Lamong.

Wapres Dukung PERCEPATAN PEMINDAHAN PIPA PHE WMO

Belum optimalnya penggunaan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) membuat pengiriman *freight* tidak sesuai harapan. Penyebabnya masalah klasik, revitalisasi APBS belum bisa berjalan mulus lantaran pipa eks Kodeco yang masih melintang dibawah alur.

Dampaknya pengiriman barang belum bisa ditekan akibat belum optimalnya muatan kapal. Efek domino yang ditimbulkan harga barang kian melambung. Produk domestik kurang bersaing dengan produk asing, dan nilai ekonomisnya turun.

Penanganan ini bisa diatasi dengan merevitalisasi APBS dalam waktu singkat. Tetapi lagi-lagi masalah relokasi pipa yang melintang dibawah alur pelayaran menjadi momok. Padahal program yang disampaikan pewaris pipa Kodeco Energy, PT Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore (PHE WMO) sudah memiliki masterplan pemindahan pipa.

Gambaran tentang prospek Pelabuhan Tanjung Perak kedepan ini mendapat sorotan dari Wakil Presiden RI, Boediono daam kunjungan ke Terminal Teluk Lamong, pada 26 April lalu. Dalam paparannya, orang nomor dua di republik ini menyoroti pemindahan pipa yang dikelola PHE WMO.

Dia meminta agar ada percepatan pemindahan pipa guna memberi nilai tambah terhadap pengiriman barang melalui pelabuhan. Bahkan Wapres menyatakan telah memonitor perkembangan pemindahan pipa gas dibawah alur. "Kami memonitor sekali perkembangan dari revitalisasi APBS, karena merupakan kunci pengurai simpul biaya tinggi," katanya.

Menurutnya APBS sangat strategis untuk mengoptimalkan kelancaran arus barang. Dengan kata lain, pemindahan adalah wajib agar konsep pelabuhan sebagai gerbang barang kian optimal. Dalam paparannya, Wakil Presiden berharap adanya keterbukaan tentang mekanisme relokasi pipa.

Keberadaan pipa tersebut dianggap membahayakan alur pelayaran sekaligus hambatan pendalaman dan pelebaran alur. Boediono juga menegaskan agar pemindahan ini perlu ada pembicaraan berkaitan dengan pemindahan pipa.

"Ini sangat penting. Tanpa ada pembicaraan kelancaran arus tidak akan optimal. Dan saya berharap pemindahan sesuai dengan sasaran atau kesepakatan," lanjut pria kelahiran Blitar ini.

Boediono memandang keberadaan APBS ini tidak hanya bagi Pelabuhan Tanjung Perak saja, tetapi juga perdagangan di wilayah lain.

Dalam kunjungan ke Teluk Lamong ini Wakil Presiden memberi kesempatan kepda pihak-pihak yang berkaitan dengan APBS untuk memberi paparannya. Termasuk General Manager PHE WMO, Boyke Pardede yang turut hadir dalam pertemuan tersebut.

Dalam sambutannya dihadapan Wapres dan seluruh pemangku kepentingan, Boyke menyatakan kesanggupannya pemindahan pipa tuntas pada Oktober atau Nopember 2014. "Kami harapkan (pemindahan pipa) sesuai jadwal pak Wapres," ungkapnya.

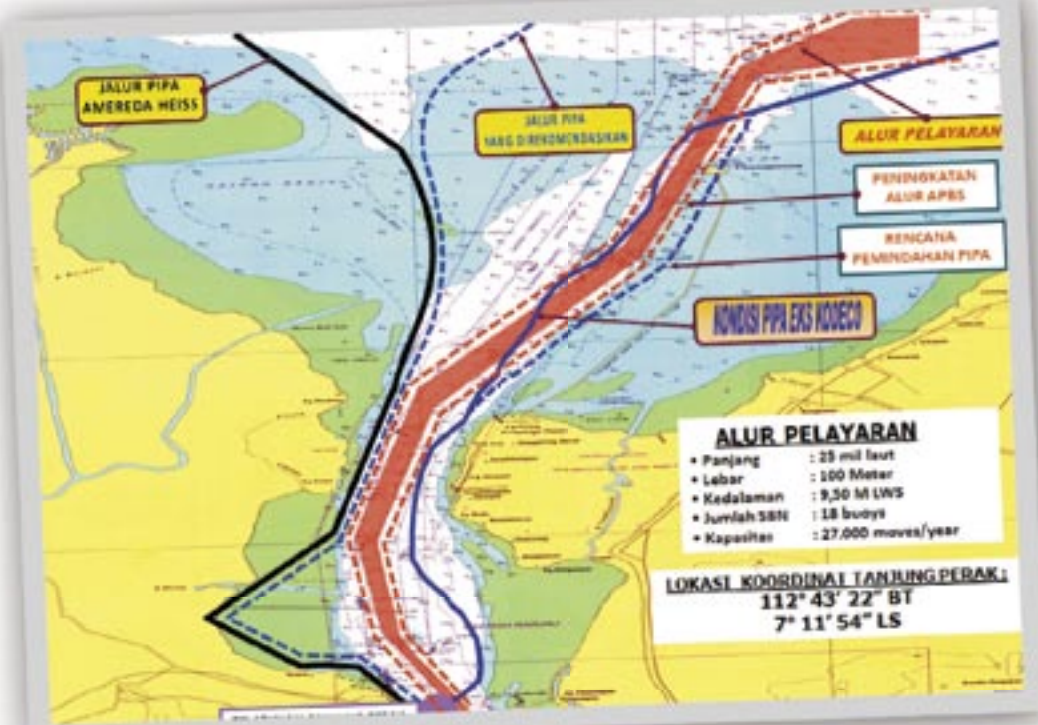
Kunjungan kerja rombongan Wakil Presiden ini merupakan rangkaian melihat sejumlah infrastruktur yang telah dibangun pemerintah maupun swasta. Kunjungan diawali menyaksikan proses pembangunan *double track* (lintas ganda rel kereta api) pada 25 April dari Bojonegoro hingga Pasar Turi.

Sabtu 26 April pagi hari, rombongan Wapres tiba di Teluk Lamong sekitar pukul 09.25 WIB disambut Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto, didampingi istri. Selain itu Direktur Komersial dan

simpang susun) untuk mengurai kepadatan lalu lintas

Wapres Boediono melanjutkan maket pembangunan Teluk Lamong di dermaga internasional dan domestik. Direktur Utama PT Pelindo III Djarwo Surjanto yang memandu memberi penjelasan tentang rencana Teluk Lamong *full operation* pada September 2014.

Rombongan Wapres Boediono meninggalkan Teluk Lamong pada pukul 10.35 menuju Terminal Dua (T2)



Peta Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS)

Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief, Kepala Dinas Perhubungan dan LLAJ Wahid Wahyudi dan Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Chriswanda turut menyambut kedatangan Wapres Boediono.

Dalam kunjungan singkat kemarin, Wapres Boediono berdiskusi dengan Dirut Pelindo III-Djarwo Surjanto, GM PHE WMO Boyke Pardede, dan Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono tentang *outlook* Pelabuhan Tanjung Perak kedepan.

Wakil Menteri Perhubungan menerangkan, problem yang dihadapi dari sisi darat adalah akses menuju Teluk Lamong dan sebaliknya. Wamenhub setuju dibangunnya *fly over* (jembatan

Bandara Internasional Juanda. Boediono menyempatkan diri berkunjung ke terminal dengan konsep *aero city*.

Djarwo Surjanto yang dijumpai selepas kunjungan Wapres Boediono mengungkapkan ada keterlambatan sekitar dua minggu kedatangan peralatan bongkar muat. Dengan mundurnya kedatangan peralatan ini, Teluk Lamong diperkirakan mulai operasi pada awal Juni.

"Mudah-mudahan kita sudah bisa mengoperasikan petikemas domestik untuk mengurangi tekanan di Tanjung Perak dan menekan *zero waiting time*," ungkap Djarwo kepada wartawan. Dia menambahkan APBS ini sudah dimiliki pada awal 2015 atau paling lambat Maret 2015. (Lamong)

HUT KE-721 KOTA SURABAYA: "Kota Buaya" Atau Berani Menghadapi Bahaya ?

Legenda dan sejarah Surabaya, sudah banyak ditulis orang. Berikut catatan dari beberapa peninggalan sejarah :

AKIBAT langkanya catatan "tertulis" dalam bentuk inskripsi, kronik maupun prasasti tentang kota Surabaya, maka cukup sulit pula menentukan "hari lahir" kota yang kini menjadi Ibukota Provinsi Jawa Timur ini. Kebanyakan "sejarah" lisan menyebutkan bahwa berdirinya Surabaya, tak terlalu jauh berbeda waktu dengan lahirnya kerajaan Majapahit ditandai dengan pelantikan Wijaya yang diperkirakan terjadi pada sekitar bulan November tahun 1293 Masehi.

Ada kepercayaan bahwa berdirinya "kota" Surabaya, hampir berbarengan dengan perjalanan Raden Wijaya ketika hendak menemui Aria Wiraraja dalam rangka mencari bantuan ke Madura guna memerangi penyerbu

dari Tartar dan sekaligus membangun kekuatan sebelum mendirikan kerajaan Majapahit. Kebanyakan para peneliti sejarah kota Surabaya berkeyakinan bahwa keberangkatan Wijaya ke Madura terjadi pada sekitar bulan Mei 1293. Perkiraan waktu itu bisa saja benar, karena pada bulan-bulan April hingga Juli, merupakan musim kemarau, dengan cuaca yang cukup cerah dan sangat mendukung dilakukannya pelayaran ke seberang lautan. Kontek penyeberangan Wijaya dari suatu tempat di Pulau Jawa ke Pulau Madura kala itu, jangan dilihat dari sudut pandang hari ini, ketika setiap saat tak peduli siang atau malam dan kemarau atau penghujan, dengan mudah orang dapat menyeberangi Selat Madura menggunakan moda transportasi kapal ro-ro untuk menyeberang. Atau lebih ekstrim lagi, bisa melewati jembatan Suramadu. Kala itu, melintasi Selat Madura pada musim angin barat atau ombak tinggi, akan dapat mengundang bencana.

Tentang pemilihan tanggal 25 pada bulan Mei tahun 1293 sebagai waktu yang "pasti" berdirinya kota Surabaya, masih dapat diperdebatkan. Kenapa bukan misalnya tanggal 1 atau 15, dan apa keistimewaan tanggal itu hingga dipilih sebagai perkiraan berdirinya sebuah kota ? Data dan fakta penukung apa yang memperkuat pemilihan tersebut? Tetapi untuk sementara, senyampang tanggal itu sudah disahkan oleh Pemerintah Kota Surabaya sebagai peringatan ulang tahun kotanya, diharap semua pihak percaya saja.

Dusun, desa, kota

Ada pula pertanyaan yang muncul, apa sebabnya keberangkatan Wijaya ke Madura dianggap sebagai momen paling penting untuk menentukan hari jadi kota Surabaya? Padahal terdapat dukungan data cukup kuat, bahwa Wijaya menyeberang ke Madura adalah dari lokasi yang berada di antara delta Brantas di sebelah selatan Kabupaten Sidoarjo saat ini.

Artinya, bisa saja lokasinya terjadi di salah satu tempat di daerah Porong, Bangil, Pasuruan atau bahkan Probolinggo. Hal tersebut bisa terjadi, karena pada masa itu diperkirakan kawasan yang kini disebut sebagai kota Surabaya, masih berupa perairan dangkal

yang hanya sedikit dari lahannya yang dihuni oleh penduduk. Penunjukan lokasi yang lebih ke timur dari Bangil juga cukup masuk akal, karena tujuan kebergian Wijaya saat itu adalah untuk menemui Wiraraja yang tidak bertempat tinggal di Bangkalan atau Sampang atau di suatu tempat di Madura barat, tetapi pemimpin karismatik itu bersemayam di Pamekasan di kawasan timur Madura.

Diperkirakan, kawasan yang kini dikenal sebagai kota Surabaya kala itu, belum lagi berupa sebuah kota, bahkan kampung pun belum. Paling banter, hanya kerupukan beberapa dusun yang dihuni oleh petambak atau persinggahan para nelayan. Mengacu kepada "Kakawin Desa Warnana" atau yang lebih dikenal dengan nama "Negara Krtagama" karya mPu Prapanca kawasan ini dianggap tidak terlalu penting, dibanding dengan Surawana (Pare, Kediri), Banger (Pasuruan), Pajarakan (Probolinggo) atau Lumajang yang beberapa kali disebut dalam laporan perjalanan Raja Ayam Wuru yang dicatat oleh sang pujangga, Nama Surobanggi dan Ujung Galuh hanya sekali disebut sebagai persinggahan ketika raja besar Majapahit itu akan berangkat melakukan peninjauan ke Buwun (Bawean).

Pada Wirama 17 – Jagaddhita pupuh 62, mPu Prapanca mencatat perjalanan Ayam Wuru pada tahun saka Aksatisuryya – 1275 (1353 M): "... mulyang polamaning dahe kuwu ring mara bangunika lanenussi, yan ring janggala lot sabha nrapati ring surabhaya manulus mareng buwun" yang dapat diartikan: terutama ke Polaman di aha, Kumu di Lingga terus ke Bangun Kalana juga dikunjungi, bila di Janggala langsung Baginda ke Suabaya terus ke Buwun....

Kunjungan penguasa Majapahit ke Surabaya ini, dapat dilihat dari Piagam Tambangan bertarikh 1358 M. Dari catatan lain disebutkan bahwa Surobanggi hanya berupa dusun kecil yang untuk sampai ke sana, orang harus turun dari perahu di Jayagiri (Jagir), kemudian berjalan darat sampai lokasi yang sekarang dikenal sebagai Dinoyo. Dari sini menuju ke "pelabuhan" yang terletak di Hujung Galuh, harus digunakan rakit. Dari kronik lama tersebut, dapat diidentifikasi bahwa kota Megapolitan Surabaya, pada sekitar 700 tahun lalu masih merupakan dusun sepi yang dikelilingi perairan dangkal.

Sarang Perompak ?

Selain "Nagara Krtagama", boleh dikatakan sedikit sekali data yang dapat menjadi acuan untuk menelusir sejarah Surabaya. Yang banyak ditemui justru cerita tutur yang cenderung bersifat legenda. Di antara yang dapat jadi acuan, terdapat "Serat Kanda" yang tidak secara khusus bercerita tentang Surabaya, tetapi banyak berupa kronik dari keturunan raja Genthayu dan Dandang Gendhis, dan itu pernah dibahas secara luas oleh Th. Pigeaud dalam "Literature". Menurut "Serat Kanda", sudah sejak abad XI kawasan delta Sungai Brantas yang dikenal dengan nama Janggala, merupakan daerah pusat bagi sejumlah dinasti penting Kahuripan dibawah pemerintahan raja Airlangga, namun dengan naiknya pamor Majapahit, wilayah itu mengalami kekosongan penguasa. Disebabkan peran ekonomisnya kalah dibanding kota pelabuhan Tuban, maka penguasa Majapahit hanya menempatkan pejabat sekelas bupati untuk mengawasi kawasan yang oleh Tome Pires dalam "Suma Oriental" disebut sebagai sarang perompak itu.

Dalam penulisan Tome Pires, disebutkan bahwa penguasa di Surabaya kala itu adalah Guse Pate (Gusti Adipati ?) Bobat, yang berkedudukan di Bubat, di tepi Sungai Brantas yang merupakan pelabuhan sungai bagi ibukota Majapahit yang banyak dihuni oleh pedagang asin dari Tiongkok dan telah memeluk agama Islam. Kronik ini, bila diperbandingkan dengan "Sejarah Dalem" terasa agak anakronis, karena berdasar risalah terakhir ini disebut bahwa raja-raja Surabaya kala itu, merupakan keturunan Aria Teja dari Tuban, petinggi keturunan Arab yang memang memeluk Islam. Beliau juga ayah mertua dari Raja Pandita dari Gresik dan Sunan Katib dari Ngampel Denta. Kakak beradik ini merupakan tokoh-tokoh penyebar Islam di Gresik dan Surabaya.

Masih menurut penulisan Tome Pires yang lebih muda, pada akhir abad XIV, Surabaya sudah menjadi "kota" yang cukup ramai dan banyak dikunjungi pedagang asing dari Tiongkok, India, Malaya, Siam hingga Persia. Pada waktu itu, muncul pula nama tokoh "kafir" di tepian Brantas, yang menjadi panglima ketika Surabaya menghadapi serbuan tentara Islam dari Jawa Tengah. Tokoh ini oleh Pires ditulis dalam ejaan Portugis dan berbunyi

"*Jurupa Galacam Imteran*" yang artinya *avantejado captao* (panglima ulung). Meskipun ejaan Porto tersebut dinilai "tak karuan" (HJ de Graaf & Th. Pigeaud: "De Eerste Moslimse Vorstendommen op Java") tetapi para peneliti sejarah dapat menemukan arti, bahwa tokoh tersebut adalah "Surapati Ngalaga ing Terung" yang mempertahankan sisa-sisa wiayah Majapahit Hindu dari serbuan laskar Islam dari Jawa Tengah.

Runtuhnya Majapahit dan kian kuatnya pengaruh Islam di Giri (Gresik) dan Surabaya makin menyulitkan penelitian tentang keberadaan dinasti raja-raja Surabaya, yang mengklaim sebagai keturunan Sunan Ngampel Denta. Mengingat bahwa Sunan Ampel tidak berusaha mengembangkan dinasti di bidang politik, agaknya kekerabatan dengan penguasa Surabayainidisebabkan oleh perkawinan, hingga kalaupun mengaku sebagai keturunan Ngampel Denta, mereka adalah saudara sedarah dari istri Sunan Ampel. Baru setelah berada di bawah penaruh Mataram Islam, muncul para penguasa Surabaya yang jatidirinya hanya dikenal dari julukan mereka: Panembahan Surabaya serta Pangeran Pekik (yang tidak bergelar Sultan atau Sunan, menandakan bahwa beliau hanya berkedudukan sebagai vazal yang diangkat oleh Mataram).

Jembatan Merah

Setelah Mataram Islam berhasil membersihkan kawasan timur Pulau Jawa dari sisa-sisa pengaruh Majapahit, disusul

berlangsungnya masa menguasai Belanda, kabin banyak informasi mengenai kota Surabaya yang dapat digali. Namun yang menarik adalah risalah singkat yang dikemas dalam "**Asia Maior**": **Soerabaja 1900-1950, Haven, Marine, Stadsbeeld**.

Pada bagian "*Zeven eeuwen Soerabaja*" (Surabaya, Sejarah Tujuh Abad) yang dimaksud sebagai pengenalan sekilas tentang kota tua itu, tertulis: *Soerabaja is de oudste bestande stad op Java on wellicht zelfs in de gehele Indische Archipel, alstans gemeten naar de gedocumenteerde geschiedenis. De eerste pemanente nederzettingen aan de Kali Mas in de delta van Brantas-rivier dteerden waarchijnlijk al van omstreeks 850, maar als official jaar van stichting geldt tegenwoedig 1293, toen Chinees invasieleger iutgezonden deer Keizer Koeblai Khan hier verslagen werd door Oostjavaanse prins Widjaja* dst,... Kemudian tentang kota Surabaya ditulis: *Tegen het eind van de 15de eeuw telde de stad naar schatting al zo'n 5.000 inwoners en bestond zij inmiddeels uit meerdere afzonderlijke delen. Het bestuurscentrum en de Javaanse woonstad bevonden zich op de westelijke oever van de Kali Mas nabij de latere Pasar Besar, terwijl iets stroomafwaarts op de oosterlijke oever grote Arabische en Chinese handelswijken waren gelegen, die later in de Nederlandse tijd bekend warden als de Arabische Kamp of Ngampel on de Chinese Kamp*.....

Identifikasi tentang Surabaya tersebut dapat diterjemahkan: Apabila merunut kepada catatan sejarah, sejauh ini Surabaya merupakan kota tua di Pulau Jawa atau barangkali mungkin juga di seluruh wilayah kepulauan, yang masih berdiri hingga saat ini. Hunian tetap pertama di Kalimas pada delta Sungai Brantas, yang diperkirakan sudah mulai ditempati s e j a k t a u n 8 5 0 .

Ilustrasi

Namun pemerintah Kota Surabaya telah menetapkan bahwa kelahiran kota ini, ialah pada tahun 1293, pada saat Kaisar Kublai Khan memerintahkan menyerang Jawa Timur tetapi dapat dikalahkan oleh Pangeran Wijaya dst. Kemudian tentang kota Surabaya ditulis: Pada akhir abad XV, penduduk kota ini diperkirakan sudah meningkat menjadi 5.000 jiwa yang tersebar di beberapa wilayah. Di sebelah barat tepia Kali Mas, yang kini dikenal dengan nama Pasar besar merupakan pusat pemerintahan, kemudian kearah utara terapat hunian para pendatang dari Arab yang bermukim di Ngampel Denta, serta di bagian timur terdapat wilayah Pecinan, yang menjadi pusat perdagangan

Identifikasi tersebut jelas menunjuk ke lokasi yang saat ini dikenal dengan sebutan lingkungan Jembatan Merah. Hal ini diperkuat dengan keterangan bahwa di sebelah utara terdapat permukiman pendatang dari Timur Tengah, yang hingga kini disebut sebagai kawasan Ampel. Sedang ke arah timur terdapat pusat perdagangan Pecinan yang meskipun kini lebih dikenal dengan sebutan Jl. Kembang Jepun, tetapi statusnya masih tetap berupa pusat perdagangan kelontong.

Kawasan Jembatan Merah yang juga pernah menjadi pusat bongkar muat barang-barang ekspor/impor bagi Pelabuhan Ujung Galuh (Kali Mas), seakan mendapatkan takdir harus selalu terlibat dengan sejarah pertumbuhan kota Surabaya. Setelah pada tahun 1945 menjadi pusat perlawanan rakyat terhadap upaya kembalinya kaum kolonial yang ingin menguasai kembali Surabaya dengan puncak perlawanan pada 10 Nopember 1945. Pada era pertumbuhan perdagangan di Surabaya, jugamenjadi lokasi pertama dibangunnya hypermarket yang dikenal dengan nama "Jembatan Merah Plaza". Dalam rangka membangun pusat perdagangan ini, Perusahaan Umum Pelabuhan III yang merupakan cikal bakal Pelindo III, memiliki peran dengan melepaskan sebagian Hak Pengelolaan Lahan (HPL) termasuk di dalamnya terdapat Taman Jayengrono yang diadopsi dari nama pejuang Surabaya, yang pernah mengangkat senjata melawan kompeni di masa lalu.(Nilam)

Tanggal 31 Mei mendatang adalah Hari Ulang Tahun (HUT) Kota Surabaya ke-721. Sebuah usia yang sangat tua mengingat Kota Surabaya memiliki sejarah panjang yang takkan pernah dilupakan sebagai bagian sejarah Indonesia. Modernisasi telah mengepung Surabaya mulai dari bangunan, budaya hingga kulinernya. Masih adakah kuliner asli Surabaya?

Ilustrasi

Wisata Kuliner Khas Surabaya

Setiap tahun, Pemerintah Kota Surabaya rutin menggelar peringatan HUT kota ini. Yang beberapa tahun belakangan rutin digelar dan unik adalah parade bunga menggunakan mobil hias yang diarak keliling kota. Tak sabar menunggu festival rujak ulek yang digelar 11 Mei, DERMAGA coba menelusuri kuliner asli Surabaya dan yang pertama adalah lontong balap.

Lontong Balap

Makanan yang satu ini sangat segar dinikmati siang hari ditemani es degan. Kenapa di sebut lontong balap, tidak ada yang tahu pasti. Tapi setelah mencoba berlogika, mungkin karena penjualnya tergesa-gesa kala berjalan memikul kuali yang berat sehingga terkesan balapan. Lontong balap masih banyak ditemui di Surabaya dan harganya terjangkau. Makanan ini disajikan berisi irisan lontong yang disiram kuah kecambah dengan bumbu petis. Biasanya ditambah potongan tahu, lentho (semacam singkong yang dibentuk bulat, Red) dan sate kerang.

Sate Klop

Makanan yang satu ini banyak kita jumpai di kampung-kampung Kota Surabaya. Biasanya penjual sate mendorong gerobak lewat kampung-kampung tiap pagi hingga agak siang. Melihat namanya, pernah terlintas kalau sate ini terbuat dari kelapa dipotong dadu lalu dibakar. Ternyata, sate ini terbuat dari daging sapi yang ditusuk lalu di balut parutan kelapa dan dibakar. Rasanya pas dimakan bersama nasi hangat. Sepiring nasi dengan sate klop pas untuk sarapan pagi ditemani teh hangat.

Rujak Cingur

Inilah makanan khas Surabaya yang selalu membuat rindu. Rujak cingur (potongan hidung sapi, Red) terdiri dari lontong, cingur, sayur-sayuran seperti kecambah dan kangkung, buah-buahan seperti nanas, bengkoang, timun dan belimbing yang di ulek bersama petis. Rujak cingur yang disajikan dengan sayur-sayuran disebut rujak matengan sedangkan yang dicampur bersama buah disebut rujak campur. Rujak cingur nikmat dinikmati bersama es kolak atau es belewah.

Nasi Bebek

Inilah kuliner khas Surabaya yang menjadi favorit pelancong yang datang ke kota ini. Nasi bebek tersebar hampir di setiap sudut kota ini. Yang membedakan tentunya adalah bumbu dan sambal pelengkap seperti sambal pencit, sambal korek (bawang dan minyak, Red) atau sambal matang. Hampir semua kota di Indonesia memang menyajikan menu nasi bebek, tapi nasi bebek Surabaya tetap berbeda.

Semanggi

Jakarta boleh punya Jembatan Semanggi, tapi Surabaya punya semanggi asli yang bisa dimakan dan nikmat sekali. Kuliner semacam pecel ini sangat populer sehingga tersebut dalam salah satu bait lagu, Semanggi Suroboyo. Semanggi dibuat dari daun semanggi yang dikukus dan kemudian dinikmati dengan sambal pedas yang nikmat. Semanggi juga dapat dihidangkan dengan kecambah, kangkung, kerupuk uli yang terbuat dari beras, serta bumbu yang terbuat dari ketela rambat. Saus atau bumbu yang digunakan dalam makanan semanggi memiliki bahan baku serta rasa yang berbeda. Penjual semanggi di Surabaya menggunakan sambal yang dibuat dari gula jawa (lebih banyak), terasi, dan cabai. Penjual semanggi Surabaya mudah dikenali karena menggunakan jarit (kain, Red) dan selendang untuk memanggul semanggi. (Mutia)



BUMN se-Jatim Segera Bentuk Forum Pekerja Humas

suasana pertemuan awal
Humas BUMN Jatim

Pejabat kehumasan di seluruh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berlokasi di Jawa Timur bersepakat membentuk Forum Pekerja Humas BUMN Jatim.

Inisiator Forum Pekerja Humas BUMN Jatim-Edi Priyanto mengatakan, awalnya keinginan ini tercetus karena keinginan bersama untuk saling berbagi pengalaman dan informasi. Selama ini, ujarnya, belum ada forum yang bisa menyatukan seluruh Humas BUMN dalam sebuah tujuan yang sama.

"Sebenarnya sudah ada forum humas yang biasa kami ikuti, tetapi forum itu adalah forum kehumasan lembaga pemerintah. Padahal fungsi humas pemerintahan dengan BUMN berbeda. Selain bertugas untuk menangani hubungan dengan masyarakat atau public services, humas BUMN juga memiliki tanggung jawab komersial. Ini yang tidak ada dalam humas pemerintah," ujar Edi Priyanto saat dikonfirmasi.

Edi yang juga menjabat sebagai Kepala Humas Pelindo III mengaku, pada 16 April lalu, ia bersama beberapa humas BUMN lain, seperti Perum Perhutani, PT PLN, PTPN X, PTPN XI, PT PGN, PT Posindo, PT DPS, PT Pertamina, PT Telkom, Bank Jatim dan lainnya telah bertemu. Mereka bersepakat untuk secepatnya membentuk satu forum bersama. "Secepatnya akan kami bentuk, bisa bulan ini atau paling lambat bulan depan. Setelah itu baru kami akan menentukan program kerja," ujarnya.

Beberapa program kerja yang rencananya akan dilakukan diantaranya adalah pertemuan rutin untuk berbagi pengalaman dan pengetahuan, mengadakan pelatihan dan seminar serta temu media bersama. "Tapi nanti pertemuan-pertemuan tersebut akan kami kemas dengan santai, tidak formal. Bisa dengan menggunakan kapal wisata milik Pelindo III misalnya atau bisa diadakan di perkebunan teh milik PTPN XII," tambahnya.

Juru Bicara PGN SBU II, Krisdyan Widagdo menyatakan sangat mendukung acara temu forum pekerja BUMN Jatim. Ia berharap, dengan adanya forum tersebut dapat semakin meningkatkan kerjasama dan sharing serta kompetensi anggotanya. "Selain itu penguatan jejaring diharapkan dapat berdampak positif terhadap kinerja masing-masing BUMN dan BUMD," ujar Krisdyan.

Dukungan juga mengalir dari PT Pertamina. Customer Relations Officer PT Pertamina Marketing

Operation Region V, Alih Istik Wahyuni menyatakan pihaknya sangat senang dengan dibentuknya forum kehumasan BUMN tersebut. Sebab forum itu bisa digunakan untuk saling tukar informasi, baik informasi ter-update maupun informasi mengenai korporasi masing-masing yang selama ini mungkin belum diketahui. "Dan yang penting, bisa tambah teman. Harapan kami, nantinya bisa saling support kegiatan satu sama lain. Paling tidak sesama humas, kita bisa saling mendukung," imbuhnya.

SPV Humas PT Dok Perkapalan Surabaya (DPS) Christien Gunawan dan Asisten Muda Komunikasi Perusahaan PTPN X, Firda Suraida juga menyatakan hal yang sama, bahwa forum tersebut akan sangat berguna untuk kemajuan masing-masing BUMN. Selain untuk ajang silaturahmi, forum ini bisa jadi wadah belajar dan tukar pikiran serta menggali potensi humas BUMN yang ada di Jatim. "Semoga ke depan bisa mendorong kinerja BUMN Jatim menjadi lebih baik lagi," tambah Firda.

Sementara itu, Staf Sekretaris Perusahaan PTPN XI, Imam Akhmadi mengatakan, adanya forum humas BUMN di Jatim memang sangat penting. Mengingat Jatim, khususnya Surabaya merupakan kota nomor dua setelah Jakarta. Apalagi jumlah BUMN dan BUMD yang ada juga relatif banyak, mencapai sekitar 40 lebih. "Kiranya perlu ada forum komunikasi antar lembaga tersebut untuk berbagai kepentingan, tentunya diluar kepentingan politik," imbuhnya sembari tersenyum. (Berlian)



suasana pertemuan awal Humas BUMN Jatim

Sebuah kapal petikemas tengah bersandar di dermaga Terminal Petikemas Surabaya.

TPS

15 Tahun Berkarya

15 Tahun Berjaya

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan anak perusahaan Pelindo III, yang didirikan pada 29 Mei 1999 dalam rangka memenuhi kebutuhan terhadap pelayanan petikemas yang volumenya kian meningkat di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Hal tersebut sejalan dengan situasi perdagangan skala global pada saat itu yang kian meningkat signifikan. Seiring itu, muncul demand pengiriman barang dengan memanfaatkan teknologi petikemas yang dinilai lebih aman. Karenanya, banyak negara-negara maju yang berlomba mengubah sistem bongkar muat barang, termasuk melengkapi peralatan dan fasilitas yang mampu menjawab pertumbuhan. Kian banyak pula pengelola pelabuhan yang memisah kegiatan terminal konvensional untuk bongkar muat general cargo dan kemasan urai, serta komoditas curah, dengan terminal khusus untuk melayani bongkar muat petikemas yang memerlukan peralatan serba mekanis/elektronis.

Di negara-negara padat modal di Amerika utara, Eropa barat dan sebagian Asia, yang memiliki sistem perdagangan yang dominan, usaha pelayaran juga kian mendunia bersama jaringan logistik global, bermunculan pula pelabuhan-pelabuhan modern berkelas dunia. Untuk level Asia, Singapura yang berada pada lokasi strategis

persilangan perdagangan lewat laut, segera menempati kedudukan kuat dalam percaturan perdagangan global. Demikian pula di Asia Timur, muncul tiga "Macan Asia": Tiongkok yang memiliki pasar sangat besar, Jepang sebagai negara industri dan Korea yang sedang bangkit. Mereka mulai berperan cukup kuat dalam ikut "bermain" di perdagangan internasional hingga dengan cepat mampu menyesuaikan diri dalam membangun infrastruktur.

Sementara itu, Indonesia sebagai negara yang memiliki sumber daya alam berupa hasil hutan, mineral, pertambangan dan hasil agro yang diminati pasar dunia, justru baru menyadari keunggulan yang dimilikinya, ketika dalam perdagangan dunia baru menjadi sekedar pelengkap penderita. Berbagai komoditas utama Indonesia, diangkut secara besar-besaran untuk dijual di luar negeri menggunakan kapal-kapal berbendera asing. Sementara itu mayoritas infrastruktur pelabuhan yang ada di negeri ini hanya berupa "warisan" lama dari pemerintah kolonial, yang hanya dapat berfungsi sebagai pengumpan bagi pelabuhan hub di negara tetangga.

Pengembangan UTPK menjadi unit usaha mandiri, dimaksud memenuhi tuntutan pelayanan meningkatnya arus petikemas ke Tanjung Perak

Dimulai Dari ICT

Memasuki dekade tahun 80-an, tatkala arus perdagangan internasional kian meningkat, pemerintah Indonesia mulai melakukan penataan sistem pengelolaan pelabuhan, dimulai dari didirikannya Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP), kemudian ditingkatkan menjadi Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan hingga ke PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV yang masing-masing berkantor pusat di Belawan, Jakarta, Surabaya dan Makassar. Bersama itu, juga dilakukan pembangunan berbagai infrastruktur pendukung lainnya, guna menjadikan bisnis kepelabuhanan sebagai salah satu ujung tombak pendapatan negara dari sektor perdagangan ekspor dan impor.

Dalam hal pelayanan bongkar muat ekspor/impor melalui Pelabuhan Tanjung Perak, Manajemen Pelindo III sejak berstatus sebagai Perusahaan Umum Pelabuhan III pada tahun 1984 telah memiliki engineering design dermaga dan lapangan penumpukan petikemas. Pembangunan dermaga sepanjang 500 meter berikut jembatan penghubung, pembangunan Container Yard (CY) di atas lahan seluas 36 hektar, serta pengadaan peralatan container handling, sudah mulai dirintis dan selesai tahun 1992.

Fasilitas yang dioperasikan di terminal baru dan diberi nama **International Container Terminal** (ICT) yang kelak

bermetamorphose menjadi **Unit Terminal Peti Kemas** (UTPK) tersebut, berupa 3 unit *Container Crane* (CC), 5 unit *transtainer*, 30 unit *tracktor trailer*, 5 unit traktor untuk *Container Freight Station* (CFS), 14 unit CFS trailer 20', empat unit CFS trailer 40', 4 unit *top loader*, 8 unit *forklift truck* 5 ton, 1 unit *mobile crane* 10 ton dan 1 unit *workshop crane*.

Guna meningkatkan pengelolaan UTPK menjadi salah satu unit perusahaan yang potensial, sejak 1 Januari 1993 pengelolaannya dipisahkan dari struktur organisasi Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Selanjutnya pengelola UTPK bertanggungjawab langsung pada Direksi Pelindo III.



Kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Surabaya.

Terkait dengan perkembangan arus petikemas internasional dan antar pulau yang makin meningkat, sebagai antisipasi terhadap fenomena tersebut Pelindo III berdasar rekomendasi hasil studi *engineering* ITS 1995, memutuskan membangun dermaga petikemas internasional. Pekerjaan dilaksanakan *PT SAC* bekerjasama dengan *Rikai Construction*. Proyek ini merupakan kelanjutan pembangunan dermaga samudra 500 X 50 meter yang pernah dilakukan tahun 1992.

Saat-saat yang dirasa cukup krusial tersebut, dapat dilalui dengan mulus oleh jajaran direksi Pelindo III yang terdiri dari Ir. Sumardi (Direktur Utama), Drs. Ferdinand Nainggolan MBA (Direktur Usaha), Drs. Bambang Darwoto (Direktur Keuangan), Ir. Djarwo Surjanto Dipl. HE (Direktur Teknik) dan Muljadi M. Achjar SH (Direktur Personalia & Umum). Pada era "Kabinet Ir. Sumardi" ini pula, mulai ditekankan fokus usaha berdasar profesionalisme dan tantangan masa depan, serta kepedulian terhadap alam dan lingkungan hidup.

Kondisi Pelindo III pada saat itu, memang berada pada pertumbuhan yang cukup baik. Hal itu sejalan dengan meningkatnya

perekonomian di daerah yang menjadi lingkup usahanya: Jawa Tengah/ Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur, Kalteng, Kalsel, Bali, NTB dan NTT. Beberapa pelabuhan di wilayah kerjanya, seperti Tanjung Emas, Banjarmasin, Kotabaru cukup menjadi andalan. Karena tingginya pertumbuhan ekonomi dan perdagangan domestik maupun internasional di Provinsi Jawa Timur, maka pembangunan Terminal Petikemas Surabaya (TPS) dinilai sangat mendesak untuk segera diselesaikan. Sebab untuk menampung pertumbuhan tersebut, Pelindo III mulai kewalahan. Pasalnya, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sudah mengalami kepadatan tinggi. Dengan *Berth Occupancy Ratio* (BOR) melewati 60% dari kapasitas terpsang, berarti sudah saatnya membangun fasilitas baru sebagai pengembangan pelabuhan eksisting.

Membangun Infrastruktur

Selain Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang sudah mulai mengoperasikan Terminal Peti Kemas Koja, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya juga sudah merintis pelayanan petikemas lewat Divisi Uster dan UTPK. Untuk mendorong pertumbuhan unit usaha ini, diperlukan komitmen lebih mendasar. Meskipun tak semudah membalik telapak tangan, tetapi tujuannya cukup jelas: menjadikan Tanjung Perak sebagai pelabuhan kelas dunia.

Gedung kantor Terminal Petikemas Surabaya



Selain membangun dermaga petikemas UTPK, pada saat itu Pelindo III juga sedang merintis pengembangan infrastruktur pelabuhan Bagendang di Cabang Sampit, Kotawaringin Timur dan Bumiharjo di Cabang Pangkalan Bun, Kotawaringin Barat. Dua fasilitas itu dimaksud mengantisipasi panen raya program "Lahan Gambut Sejuta Hektar" sebagai upaya swasembada pangan nasional. Namun dengan tak berlanjutnya proyek itu, kedua fasilitas tersebut justru menemukan momentum untuk melayani bongkar muat hasil perkebunan kelapa sawit sebagai penghasil Crude Palm Oil (CPO) dan produk turunannya.

Berdasar skenario kebijakan Pembangunan Tahap III Pelindo III yang dilaksanakan tahun 1997, di Tanjung Perak akan segera dimulai penataan Pangkalan Jamrud yang dimulai dengan pembongkaran gudang 113 sampai dengan 118, yang di atasnya kemudian digunakan untuk membangun lapangan penumpukan.

Selain itu dilakukan pula pembangunan dermaga petikemas antar pulau yang lokasinya sejajar dengan *trestle* dermaga petikemas *ocean going*, dengan ukuran 450 X 50 meter yang diresmikan pada 11 Agustus 1998. Guna melengkapi kebutuhan terminal petikemas antar pulau, pada 31 Oktober 1997 ditandatangani kontrak pembangunan fasilitas penunjang yang dari: Gedung Administrasi, gate in/out, pos penjagaan, pos pengawas, pengerasan jalan, drainage, talud, mekanikal dan elektrik, lanskap dll.

Berkat kerja keras dalam penataan terminal petikemas di Tanjung Perak, pada tahun 1997 UTPK menerima sertifikasi ISO-9001 sebagai jaminan standar pelayanan jasa petikemas bertaraf internasional. Baru setahun kemudian, pelabuhan-pelabuhan lain di wilayah kerja Pelindo III yang telah dikembangkan, menyusul mendapatkan ISO-9001 untuk pelayanan jasa kapal. Yakni Pelabuhan Konvensional Tanjung Perak, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Benoa Bali, Pelabuhan Tenau

Kupang termasuk Pelabuhan Dili yang kala itu masih merupakan wilayah kerja Pelindo III.

Pemisahan Aktiva

Dalam rangka mengembangkan usaha di UTPK, utamanya untuk membangun multi moda transportasi serta pengembangan **Usaha Terminal Serbaguna** (Uster) Cabang Tanjung Perak, Direksi Pelindo III pada akhir Desember 1998 menetapkan memisahkan aktiva tetap yang menjadi hak pengelolaan masing-masing unit kerja sesuai teritorialnya. Dalam Surat Keputusan Direksi, ditetapkan relokasi penguasaan aktiva tetap dan pengoperasian areal bekas Terminal Petikemas-1 Berlian



Ilustrasi

beserta asetnya yang semula diserahkan pengoperasiannya kepada UTPK. Dengan adanya penyerahan tersebut, maka lahan bekas itu ditetapkan menjadi dermaga petikemas antar pulau dengan status *dedicated area*, yang dikelola Divisi Uster dan kegiatannya bersifat *full handling*.

Namun di tengah pelaksanaan rencana besar Pelindo III tersebut, dengan tak terduga muncul kendala lain yang harus dihadapi. Disebabkan keterkaitan bisnis kepelabuhanan dengan kondisi politik nasional maupun global, maka pasang surut kiprah Pelindo III tak dapat lepas dengan kondisi ekonomi maupun situasi politik global. Hal ini terbukti, tatkala terjadi krisis ekonomi yang melanda kawasan Asia-Pasifik pada

bulan Juli 1977, berimbas pula terhadap kinerja Pelindo III.

Saat itu sulit diduga, bahwa krisis regional yang awalnya dipicu merosotnya nilai tukar mata uang *bath* dari Thailand terhadap dollar Amerika Serikat, bakal menjalar dengan cepat ke negara-negara ASEAN. Sementara itu terdapat penilaian bahwa di antara negara-negara ASEAN, Indonesia merupakan negara yang paling parah terkena imbas serta diperkirakan akan lambat dalam melakukan *recovery*. Prediksi itu cukup beralasan, karena ketika krisis ekonomi pada Juli 1997 masih dalam tahap awal, posisi nilai tukar mata uang rupiah terhadap dollar AS berada pada kisaran Rp.8.000/US \$.1. Tetapi pada bulan September tahun itu juga, posisi nilai tukar rupiah terhadap dollar AS terus merosot tajam hingga mencapai kisaran Rp.17.000/US \$.1.

Lambannya pemulihan krisis ekonomi, berdampak langsung terhadap pengelolaan bisnis kepelabuhanan di Indonesia. Ekspor berbagai komoditas terutama non-migas melalui pelabuhan mengalami penurunan drastis, yang berakibat pada terjadinya kelangkaan petikemas (kosong).

Privatisasi UTPK

Guna mengatasi kondisi tersebut, maka pemerintah mengambil kebijakan mengatasi krisis ekonomi. Salah satunya berupa program privatisasi terhadap 12 Badan Usaha Milik Negara. Berdasar Surat Menteri Negara Pendayagunaan BUMN No 5-34/M.BUMN/1998 tanggal 30 April dan Surat No: S-50 M.BUMN/1998 tanggal 5 Mei 1998, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III menjadi salah satu dari 12 BUMN yang terkena kebijakan privatisasi.

Tujuan dari privatisasi, selain untuk penerimaan anggaran, juga memperbaiki kinerja BUMN, melalui peningkatan profesionalisme dan efisiensi usaha serta untuk dapat memberi pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat, utamanya pengguna jasa. Privatisasi ini diharapkan akan mampu meningkatkan nilai

BUMN melalui akses teknologi, manajemen, pasar dan sumber-sumber pendanaan. Hal itu menjadi sangat penting, mengingat pada saat itu modal swasta asing sangat dibutuhkan untuk menunjang stabilitas nilai tukar rupiah, serta kepercayaan pasar yang sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, sosial dan politik.

Lewat kajian mendalam, akhirnya ditempuh kebijakan bahwa pelaksanaan privatisasi di Pelindo III tidak dilakukan secara total, tetapi dengan cara parsial, melalui pemisahan Unit Terminal Peti Kemas (UTPK) dari unit usaha Pelindo III, untuk kemudian menjadi usaha mandiri.

Sebagai realisasi program privatisasi di Pelindo III, pada 1 April 1999 berdasar Akta Notaris Rachmat Santoso No: 1 tanggal 1 April 1999 Nomor: C-6465 HT.01.01 tahun 1999 Pelindo III mendirikan anak perusahaan yang diberi nama PT Terminal Petikemas Surabaya (PT TPS). Untuk pertama kali PT TPS dipimpin oleh seorang Direktur Utama yang dijabat oleh Satoto Prayasutikno MPM, MBA dan seorang Direktur yang dijabat oleh Risnoe Wardono. Sedangkan Dewan Komisaris terdiri dari: Sumardi (Komisaris Utama), serta dua orang anggota komisaris yang terdiri dari Bambang Darwoto dan Djarwo Surjanto.

TPS Go International

Pada awal digulirkannya rencana privatisasi, sempat muncul pertanyaan: mengapa dalam melaksanakan program privatisasi pilihannya jatuh kepada UTPK

yang saat itu merupakan unit usaha yang menjadi salah satu ujung tombak usaha Pelindo III dan pemberi kontribusi signifikan bagi pendapatan perusahaan ?

Jawaban paling rasional yang dapat diberikan adalah: dilihat dari segi pendapatan, kondisi UTPK sangat sehat dan mempunyai peluang usaha cukup prospektif. UTPK merupakan unit usaha yang jadi penyumbang pendapatan sekitar 50% kepada Pelindo III dibandingkan dengan pelabuhan cabang lainnya. Berdasar kondisi kinerja yang demikian itu, diharap membuat investor asing akan tertarik untuk bergabung di dalamnya.

Pada hakekatnya, dalam perjalanan waktu menuju tahap privatisasi, cukup banyak pihak asing maupun nasional yang melakukan penajakan untuk membeli saham PT TPS. Dari sekian calon muncul berbagai penawaran, tetapi belum terdapat kecocokan dalam hal komposisi kepemilikan saham. Sebab secara konsekuen pimpinan Pelindo III berketetapan, agar putaran bisnis kepelabuhanan yang dijalankan PT TPS agar tetap "bernuansa merah putih". Maka dalam rangka privatisasi ini direksi berkeinginan untuk berada pada posisi sebagai pemegang saham mayoritas. Namun umumnya calon investor asing yang merasa memiliki modal kuat, jaringan pasar dan penguasaan teknologi serta kehandalan SDM, justru menghendaki pihak mereka yang seharusnya menjadi pemegang saham mayoritas.

Kendati harus melewati tahap negosiasi yang alot, akhirnya ketemu juga calon investor yang mau menerima ketentuan yang ditawarkan Pelindo III. Maka, sehubungan dengan telah diperolehnya persetujuan *Badan Koordinasi Penanaman Modal* (BKPM) pada tanggal 28 April 1999 atas penjualan sebagian saham perseroan milik PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III dan Koperasi Pegawai Pelindo III (Kopelindo) kepada **Mermaid Shipping Limited** sebagai pihak asing, maka komposisi saham menjadi 51% milik Pelindo III dan Kopelindo III, sedangkan 49% saham dikuasai **Mermaid Shipping Limited** yang dalam hal ini di atasnamakan **P&O Port Limited Pty** Australia.

Adapun target yang ingin dicapai dalam realisasi program privatisasi dengan cara menggandeng investor asing adalah:

- Mendapatkan dana segar guna meningkatkan ekuitas perusahaan;
- Mempercepat alih teknologi dan pengetahuan yang diharap meningkatkan kinerja TPS.

Selain hal tersebut, P&O Port Australia yang merupakan anggota kelompok bisnis kepelabuhanan besar kelas dunia, diharapkan akan mampu membawa usaha patungan mereka ke pasar global dan rantai pasok logistik yang telah mereka kuasai selama ini, hingga dengan sendirinya akan mampu mengkatrol TPS ke level pelabuhan kelas dunia! (Nilam)

Lapangan penumpukan petikemas di Terminal Petikemas Surabaya



suasana
kunjungan
ke Pelabuhan
Singapura

Belajar dari Pelabuhan Singapura untuk Tingkatkan Produktivitas Kerja

Pada tanggal 4 sd. 7 Maret 2014 yang lalu, saya berkesempatan untuk mengikuti *field study* (study lapangan) ke Pelabuhan di Singapura sebagai bagian dari program Master jurusan Port Management di World Maritime University (WMU), Malmö, Swedia.

Singapura tidak hanya dikenal sebagai surga bagi para penggemar belanja dan berwisata karena Negara yang terkenal dengan sebutan negeri singa tersebut menyajikan tempat tujuan belanja dan wisata yang nyaman, aman dan sangat menarik, seperti pulau Sentosa, patung Merlion, Esplanade, Bugis Street dan lainnya. Akan tetapi juga pusat perdagangan internasional. Namun ditengah *hiruk-pikuk* pariwisata dan perdagangan, kita seringkali tidak menyadari ada bagian dari Negara itu yang bekerja *ekstra* 24 jam untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Singapura maupun dunia, yakni pelabuhan Singapura.

Pelabuhan Singapura merupakan salah satu pelabuhan *top* dan terbesar di dunia nomor dua setelah pelabuhan Shanghai, China, dengan *throughput* (lalu lintas) peti kemas pada tahun 2013 mencapai 32.6 juta TEUS (Twenty Foot Equivalent Unit) atau Boks (ukuran 20 feet) dan 139 ribu kedatangan kapal, mengalahkan pelabuhan-pelabuhan *top* Eropa seperti Rotterdam, Belanda (urutan ke-11) dan Hamburg, Jerman (urutan ke-14). Jumlah ini sangat jauh jika dibandingkan dengan *throughput* peti kemas di dua pelabuhan besar di Indonesia seperti Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak, masing-masing 6 juta TEUS dan 3 juta TEUS. Tak ayal pendapatan dari Pelabuhan Singapura mampu menyumbangkan sekitar 7 persen dari Gross Domestic Product (GDP).

Pelabuhan Singapura saat ini dikelola oleh Port of Singapore Authority (PSA) selaku terminal operator dengan status Badan Usaha milik Negara. Dahulu, PSA menjalankan fungsi operator dan regulator. Namun, di dalam perkembangannya, PSA terbagi menjadi dua, yakni Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) selaku regulator pada tanggal 2 Februari 1996, dan PSA (Port of Singapore Authority) selaku operator pada tanggal 1 Oktober 1997. Hal ini dilakukan agar PSA dapat fokus menjalankan fungsi perusahaan atau bisnis sebagai terminal operator. Sedangkan, MPA berkonsentrasi dalam hal pemerintahan untuk mengembangkan Singapura sebagai pelabuhan hub (hub port) dan pusat kemaritiman internasional (International Maritime Centre). Keduanya bekerja *bahu-membahu* dengan mengedepankan, pelayanan yang berkualitas, profesional dan berintegritas. Bahkan, di dalam hal pemasaran, MPA ikut mempromosikan potensi PSA kepada dunia luar.

"Kami tetap menggunakan nama PSA karena sudah banyak dikenal oleh para konsumen," kata Assistant Chief Executive (Operations) MPA Singapore, Capt. M. Segar. Selain PSA, juga terdapat operator terminal lainnya yang dikelola oleh pihak swasta seperti Jurong Port yang fokus sebagai terminal multipurpose.

Salah satu rahasia kesuksesan pelabuhan Singapura adalah menggunakan keterbatasan sebagai kekuatan. Misalnya, keterbatasan lahan karena Singapura merupakan Negara yang kecil dengan luas wilayah 704 KM², dan tidak memiliki *hinterland* yang luas dan industri. Akan tetapi, pelabuhan Singapura mampu menjadikan keterbatasan ini menjadi kekuatan untuk berinovasi sehingga menjadi salah satu pelabuhan yang memiliki lalu lintas perdagangan terbesar di dunia. Caranya adalah menjadi pusat transit peti kemas dari berbagai Negara di dunia (Transshipment Hub). Misalnya, kapal-kapal peti kemas yang memiliki kapasitas s.d 15.000 TEUS dengan panjang s.d 400 meter, lebar s.d 56 meter. Mereka datang di pelabuhan Singapura untuk menurunkan peti kemas dengan berbagai tujuan Negara di Asia Tenggara, diantaranya Indonesia, Filipina, Vietnam, Myanmar dan lainnya, untuk selanjutnya peti kemas tersebut akan diambil oleh kapal pengumpan (feeder) dengan kapasitas lebih

kecil (1000 s.d 3000 TEUS) ke Negara tujuan dan sebaliknya. Hal ini lebih efektif dan efisien karena dahulu kapal-kapal tersebut langsung menuju ke pelabuhan-pelabuhan tujuan.

Sebelumnya terdapat 400 rute perjalanan kapal. Namun, dengan adanya pelabuhan transit, perjalanan tersebut dapat dipangkas menjadi 40 perjalanan kapal. "Salah satu keuntungan dari pelabuhan *transshipment* adalah mampu mengurangi biaya logistik dan mengurangi polusi udara," kata Senior Manager (Operation Training) PSA Institute, Steven Tan. Tak ayal, Pelabuhan Singapura menjadi pusat distribusi petikemas dari seluruh dunia. "Target kami *throughput* peti kemas pada tahun 2020 menjadi 50 juta TEUS," tambahnya.

Ironisnya, porsi kapal dari Indonesia yang melakukan *transshipment* di Pelabuhan Singapura masih terbilang cukup besar. Pada tahun 2011, petikemas ekspor dan impor yang *transshipment* di pelabuhan mencapai 70 persen (Antara News, 28 Juni 2012). Artinya, masih sedikit kapal berkapasitas besar yang datang ke pelabuhan di Indonesia. Hal ini menjadi pekerjaan rumah bagi kita bersama karena pada dasarnya Indonesia memiliki potensi yang luar biasa untuk terus mengembangkan pelabuhan *transshipment* seperti Singapura, utamanya bagi kapal-kapal pengumpan dari pulau-pulau di Indonesia. Dengan demikian, akan menjadikan daya tarik bagi kapal-kapal berkapasitas besar untuk datang ke Indonesia.

Dan, dalam rangka memenuhi mencapai target 50 juta TEUS, PSA saat ini sedang membangun terminal peti kemas, yakni di Pasir Panjang Terminal tahap 3 dan 4, dengan kapasitas 15 juta TEUS per tahun. Perlu diketahui bahwa pelabuhan Singapura telah memiliki enam terminal peti kemas, yakni Tanjong Pagar Terminal, Keppel Terminal, Brani Terminal, Pasir Panjang Terminal 1 dan 2. "Khusus untuk Terminal Pasir Panjang 3 dan 4 akan menggunakan alat bongkar muat super modern dan dikendalikan dalam satu ruangan kontrol, artinya tidak menggunakan tenaga manusia di dalam pengoperasiannya," tambahnya.



Rombongan dari WMU di pelabuhan Singapura



Dermaga di pelabuhan Singapura

Rencananya, terminal tersebut mampu disandari kapal peti kemas paling gress dengan kapasitas hingga 18.000 TEUS atau disebut juga sebagai Ultra Large Container Vessel (ULCV).

Kemajuan pelabuhan Singapura tidak lepas dari peran sumber daya manusia, khususnya para pekerja. Dengan dukungan para pekerjanya, pelabuhan Singapura dapat meningkatkan produktivitas. Oleh karena itu, PSA memiliki institusi pendidikan khusus, yakni PSA institute untuk mendidik para pekerjanya, baik dari internal maupun eksternal.

"Setiap pekerja baik itu internal maupun eksternal (pihak ketiga) yang bekerja di lingkungan PSA wajib mendapatkan pendidikan terlebih dahulu," kata Steven. Hal ini dilakukan

untuk menunjang produktivitas dan ritme bekerja yang telah ada. Bahkan, setiap pekerja diwajibkan mengikuti ujian keselamatan (safety assessment) terlebih dahulu sebelum mereka dapat bekerja. Setelah mereka lulus ujian, mereka akan diberi kartu akses dengan *barcode* khusus untuk memasuki pelabuhan. "Jadi tidak *sembarangan* orang bisa masuk pelabuhan," tegas Steven.

Steven menceritakan dahulu sangat jarang ada wanita yang bekerja di Pelabuhan karena *image* bekerja di pelabuhan adalah pekerjaan fisik dan lapangan. "Waktu itu hanya beberapa pekerja wanita yang mau bekerja di pelabuhan," ujarnya. Namun setelah disediakan tempat yang nyaman dan

ruang ber-ac, seperti di ruang kontrol operasional, banyak wanita cantik yang tertarik bekerja di pelabuhan. Keberadaannya terbukti lebih efektif di dalam mendistribusikan penugasan kepada operator di lapangan yang kebanyakan didominasi para pria. Alhasil, produktivitas meningkat. "Suara mereka lebih didengar," katanya sambil tersenyum.

Demikian halnya dengan teknologi pendukung operasional di pelabuhan Singapura, seperti alat bongkar muat. Pelabuhan Singapura menyediakan berbagai macam alat bongkar muat super modern seperti Rubber Tyred Gantry Crane, Quay Crane, Rail Mounted Crane (RMG), Bridge Crane (BC) dan Straddle

Carrier (SC). "Kami lebih banyak menggunakan Rail Mounted Gantry Crane karena dapat digunakan hingga 8 Tiers (tingkat) peti kemas, sehingga dapat memaksimalkan lapangan penumpukan," kata Manager (Technical Training) PSA Institute, Liong Kwok Yean.

Liong menambahkan bahwa mesin yang digunakan untuk mengerakkan crane adalah teknologi yang ramah lingkungan seperti mesin hybrid, yakni dengan menggunakan sumber energi listrik maupun diesel. "Keunggulan dari system *hybrid* ini adalah dapat mengurangi pengeluaran biaya bahan bakar dan mengurangi polusi, karena pada saat *crane* sedang menunggu beroperasi bongkar muat dapat menggunakan tenaga listrik bukan BBM," jelasnya.

Dalam hal informasi teknologi, pelabuhan Singapura pun telah jauh di depan dengan mengembangkan system berbasis IT, diantaranya adalah PORTNET (Window to the Port Community). Tujuan

dari sistem ini adalah untuk memberikan informasi kepada para pengguna jasa secara *online*. Seperti pelayanan untuk pelayanan jasa kepelabuhanan, tambatan, pandu dan tunda serta pelayanan air, status keberadaan kapal dan barang, hingga koneksi ke sistem eksternal seperti pemerintahan dan otoritas pelabuhan, misalnya untuk pelayanan *port clearance*, pemberitahuan barang berbahaya, dan *cargo clearance*, serta pembayaran pelayanan. "Keuntungan dengan sistem komputerisasi adalah menghemat biaya karena *paperless*, dan meningkatkan produktifitas, serta mengurangi bertemunya petugas dan pengguna jasa sehingga dapat meminimalisir terjadinya penyalagunaan kewenangan," ujar Dy Manager Portnet Department PSA Corporation, Chee Swee Yee.

Dicontohkan terkait dengan informasi kedatangan kapal apabila terdapat penundaan karena sesuatu hal seperti faktor cuaca, informasi ini dapat diberitahukan kepada para pengguna jasa sedini mungkin seperti perusahaan pelayaran, pemilik barang, pihak angkutan dan *forwarders* serta pihak terminal agar melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan untuk meminimalkan biaya logistik. "Pemberitahuan dapat dilakukan dengan pesan singkat kepada melalui telepon genggam para pengguna jasa," jelasnya. Bentuk penggunaan IT lainnya adalah penggunaan *microchip* pada lapangan penumpukan. Tujuannya untuk memudahkan didalam mendeteksi keberadaan peti kemas.

PORTNET didukung oleh sistem IT lainnya, yakni CITOS (Computer Integrated Terminal Operating System) yang lebih memfokuskan pada operasional di lapangan, yang memiliki fungsi untuk dokumentasi, perencanaan (alokasi tambatan, stowage, lapangan dan tenaga kerja), operasional (real time management dan pengawas kapal, lapangan, pintu gerbang dan ruangan kontrol). Demikian halnya MPA juga menggunakan sistem yang berbasis IT, bernama MARINET yang bertujuan untuk menunjang proses

dokumentasi dan administrasi kapal, seperti pemberitahuan kedatangan dan keberangkatan kapal, lisensi kapal, pemberitahuan barang berbahaya, register kapal, hingga informasi tentang lokasi kapal berlabuh, dan panduan di alur pelayaran. MARINET didukung oleh Radar, AIS (Automatic Identification System), Internet dan EDI (Electronic Data Interchange). "Ketiga sistem ini saling melengkapi dan terintegrasi," jelasnya.

Pelabuhan Singapura juga memiliki teknologi untuk memantau lalu lintas kapal, yakni Vessel Traffic Information System (VTIS). Sistem bernilai jutaan dollar ini membantu proses navigasi ribuan kapal yang berada di perairan Singapura. VTIS tersebut dapat seketika mendeteksi kapal-kapal yang memasuki perairan Singapura, diantaranya jenis kapal seperti kapal petikemas, tanker, dan penumpang serta kapal tunda. Demikian halnya dengan kapal-kapal yang terdeteksi tidak memiliki kepentingan di perairan Singapura, seperti nelayan ilegal dan perompak akan mudah terdeteksi. "Kapal-kapal seperti itu pasti akan kami *halau* untuk kepentingan keamanan dan keyamanan para pengguna jasa di perairan Singapura," kata Senior Marine Officer Vessel Traffic Management Department, Port Division, Capt. Lim Cheng Hai.

(Oscar Yogi-pegawai Pelindo III, mahasiswa Master jurusan Port Management di World Maritime University (WMU), Malmö, Swedia).



Aktivitas pekerja di PSA

Menangkap Pasar Pantura

Ilustrasi

Tingginya animo penumpang di jalur pantai utara dan tapal kuda Pulau Jawa Timur belum sepenuhnya tertampung. Terutama untuk sektor pekerja non formal maupun formal masih cukup tinggi dan belum tertampung sepenuhnya.

Hal ini yang mendorong PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi (KAI Daop) 8 merilis dua kereta api (KA) sekaligus. Dua kereta ini sama-sama mewadahi kebutuhan masyarakat di pantura dan tapal kuda yang membutuhkan tambahan moda transportasi.

Adalah KA Maharani Ekspres (Surabaya Pasar Turi-Lamongan) yang diluncurkan pada 9 April 2014 di Stasiun Pasar Turi. Satu kereta lainnya adalah Probowangi yang menambah perjalanan dari Banyuwangi hingga Gubeng. Awalnya kereta ini hanya mengakomodir penumpang Banyuwangi hingga Probolinggo.

KA Maharani Ekspres jurusan Surabaya Pasar Turi-Lamongan membawa lima rangkaian kereta, dengan masing-masing kereta terisi 100 seat. Kereta ini diharapkan bisa mengakomodir kebutuhan transportasi dari Surabaya ke Lamongan dan sebaliknya.

"Saat ini traffic penumpang jarak pendek di pesisir pantura sudah sangat padat. Kereta ini kami luncurkan sebagai pilihan penumpang," Manajer Humas PT KAI Daops8, Sri Winarto disela-sela peluncuran kereta.

Kereta ini memiliki waktu tempuh 38 menit, jauh lebih cepat dibanding moda transportasi lainnya. Sementara harga yang dipatok sebesar Rp 10.000. Dimana kereta ini sudah dilengkapi dengan ruang berpendingin (AC) dan plug untuk mengisi daya HP maupun laptop.

Layanan ini diharapkan bisa memberi nilai tambah bagi penumpang. Terlebih PT KAI Daops8 menargetkan bisa mendapat pasokan penumpang sebesar 70 persen. Target tersebut dianggap realistis mengingat tingginya animo penumpang dari Surabaya tujuan Lamongan dan sebaliknya.

"Kita tidak dibebani target pendapatan, hanya memberi pelayanan semaksimal mungkin. Tentunya juga dibarengi dengan okupansi yang tinggi. Semisal memenuhi target dari okupansi penumpang," tambah Sri Winarto.

KA Maharani Ekspres diharapkan bisa mengakomodir kelompok pekerja yang selama ini menggunakan moda transportasi lain. Sehingga bisa mengurangi kepadatan penumpang di jalur pantura.

Sebelumnya PT KAI Daops8 sudah memiliki kereta lain di jalur tersebut seperti KA Kertajaya. Tetapi kereta ini untuk melayani rute Surabaya Pasar Turi-Jakarta. KA Maharani Ekspres untuk mengakomodir kelompok pekerja.

Ini bisa dilihat dari jadwal keberangkatan kereta. Maharani Ekspres berangkat dari Pasar Turi pukul 04.35 WIB dan tiba di Lamongan pukul 05.13 WIB. Dari Stasiun Lamongan berangkat pukul 06.35 WIB dan tiba di Pasar Turi pukul 07.13 WIB. Waktu tersebut dianggap tepat bagi warga Lamongan yang bekerja di Surabaya.

Satu kereta lain yang dirilis adalah KA Probawangi yang awalnya hanya melayani kelompok masyarakat tapal kuda dari Probolinggo dan Banyuwangi. Mulai 14 April 2014, KA ini ditambah rute perjalanannya hingga Stasiun Gubeng, Surabaya.



Ilustrasi

Akan halnya dengan KA Maharani Ekspres, penambahan rute ini juga untuk mengakomodir transportasi di wilayah tapal kuda. Meskipun saat ini PT KAI sudah memiliki kereta lain tujuan Surabaya-Banyuwangi.

"Kita tidak berebut pasar dan tidak mengambil jatah penumpang kereta lain. Probawangi hanya memberi pilihan kepada penumpang yang masih membutuhkan moda transportasi lain," urai pria kelahiran Malang itu.

KA Probawangi sebelumnya telah dilakukan ujicoba perjalanan kereta. Sepanjang uji coba itu keberangkatan kereta ini membutuhkan waktu tempuh 8 jam 30 menit. Waktu tersebut lebih cepat dibanding moda transportasi lain yang 30 menit lebih lama.

Sementara harga tiket promo untuk perjalanan dari Surabaya hingga Banyuwangi sebesar Rp 38.000, tetapi untuk tarif Surabaya-Probolinggo hanya dikenakan Rp 20.000 saja. Sedangkan harga sisa tiket untuk rute Probolinggo-Banyuwangi.

Sementara jadwal kereta berangkat dari Surabaya pukul 04.32 WIB dan tiba di Banyuwangi pukul 12.39 WIB. Sebaliknya, dari Banyuwangi berangkat pukul 14.30 WIB tiba di Surabaya pukul 22.06 WIB. "Pada uji coba lalu kereta ini dijadwalkan berangkat tengah malam, tetapi jadwal tersebut tidak bisa mengakomodir penumpang pekerja," ungkap mantan Humas PT KAI Daops6 ini.

PT KAI sebelumnya sudah memiliki sejumlah kereta rute Surabaya-Banyuwangi seperti Mutiara Timur (Surabaya-Banyuwangi, Logawa (Purwokerto-Banyuwangi), dan Sri Tanjung (Lempuyangan-Banyuwangi). Tetapi kereta tersebut tidak berasal dari Daops8, melainkan dari Daops lain.

Probawangi dengan daya angkut KA Probawangi memiliki 500 tempat duduk dari lima rangkaian kereta. Diharapkan dalam tiga bulan kedepan kereta ini mampu menargetkan load factor 70 persen dair kapasitas tempat duduk. (Lamongan)

BEYOND CABOTAGE:

Pemberdayaan Industri Pelayaran Setelah Sembilan Tahun



Inpres
No.5/2005
dimaksud untuk
memberdayakan
pelayaran
nasional.
Apa saja yang
telah dicapai ?

"Sembilan tahun setelah diterbitkannya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan pelayaran nasional, setidaknya kita masih harus melakukan dua pekerjaan besar. Yang pertama, penerapan beyond cabotage sebagai program kelanjutan *azas cabotage*, yang bermakna menjadi tuan rumah di laut sendiri. Kedua: mengubah sistem perdagangan menjadi *mandatory CIF* (kewajiban menerapkan *cost, insurance and freight*) sebagai pengganti *term perdagangan Free On Board (FOB)* selama ini" ungkap Menteri Koordinator Perekonomian Hatta Rajasa pada "Malam Aspresiasi INSA" bulan lalu, ketika bersama Menhub Mangindaan mendapat penghargaan atas perannya memajukan industri pelayaran nasional.

Menko Perekonomian yang juga pernah menjabat sebagai Menteri Perhubungan itu, lebih jauh mengingatkan meskipun telah berjalan sembilan tahun, tetapi penerapan *azas cabotage* masih membutuhkan kerja keras guna lebih meningkatkan kedaulatan di perairan Indonesia. Hal itu menurut Hatta Rajasa menjadi sangat penting bagi pemangku kepentingan bisnis pelayaran dan kepelabuhanan. Terlebih menjelang diberlakukannya ketentuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Azas Cabotage merupakan keharusan menggunakan kapal berbendera Indonesia untuk mengangkut komoditi nasional di perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia, maupun ketika melakukan perdagangan ekspor dari Indonesia ke luar negeri.

Dinilai Sukses

Dijelaskan pula oleh Hatta Rajasa, bahwa ketika diterbitkannya Inpres No.5 tahun 2005 jumlah kapal berbendera Indonesia saat itu hanya berjumlah 6.041 unit. Sejak diterapkannya azas cabotage, telah terjadi peningkatan jumlah kapal 7.285 unit yang berarti telah mengalami kenaikan 120%. Dengan jumlah kepemilikan kapal sebesar itu, menempatkan posisi Indonesia pada peringkat nomor dua dalam kepemilikan kapal di kawasan ASEAN.

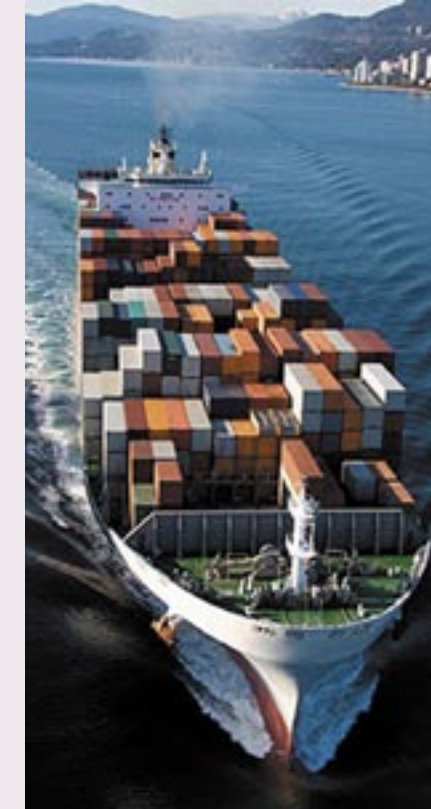
Dengan mencermati data dan fakta seperti tersebut di atas, Hatta Rajasa menilai kebijakan azas cabotage menalami sukses dan telah berhasil memberikan kontribusi di dalam meningkatkan pembangunan nasional, dengan mewajibkan pengangkutan penumpang maupun barang dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Aturan ini juga dilaksanakan dalam rangka mewujudkan kedaulatan negara, lebih-lebih bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia dengan 17.000 pulau-pulau besar dan kecil yang dihuni oleh penduduk.

Menurut para pemangku kepentingan pelayaran nasional yang juga dibenarkan Menko Perekonomian, untuk lebih mendorong terlaksananya azas cabotage, pemerintah harus lebih berperan dalam meningkatkan sektor pelayaran nasional. Untuk itu, antara lain pemerintah harus lebih konsisten membantu pelaku usaha dengan memberikan insentif perpajakan, dengan harapan akan dapat lebih meringankan beban biaya usaha.

Selain dinilai berhasil secara kuantitas, menurut Hatta Rajasa azas cabotage juga telah berhasil mengurangi ketergantungan kepada peran pelayaran kapal-kapal asing, memperlancar arus barang dan penumpang serta meningkatkan lapangan kerja di dalam negeri, dan menunjang sistem pertahanan dan keamanan nasional. Dalam konteks yang lebih luas, azas cabotage juga menjamin terselenggaranya *sislognas* yang berdaya saing secara nasional, regional dan global.

Efek Berantai

"Namun upaya pemerintah untuk peningkatan industri pelayaran di sini,



bukan sekedar menumbuhkembangkan industri pelayaran itu sendiri. Tetapi juga mendorong terjadinya efek berantai, seperti peningkatan galangan kapal, keikutsertaan asuransi dan pembiayaan di sektor pelayaran yang seharusnya juga ikut tumbuh. Mulai saat ini, pelayaran akan memegang peran penting terkait penerapan MEA tahun 2015 mendatang, karena 70% perdagangan akan dilakukan melalui jasa angkutan pelayaran" tutur Hatta Rajasa pula.

Pada kesempatan itu, Ketua Umum INSA-Carmelita Hartoto mengatakan, dengan pelaksanaan *beyond cabotage*, negara akan berpeluang mendapatkan kembali devisa yang selama ini "hilang" sebesar sekitar US \$,8 miliar setiap tahunnya. Program *beyond cabotage* yang dimaksudkan untuk meningkatkan industri pelayaran nasional, merupakan penerapan mekanisme muatan ekspor/ impor yang harus diangkut dengan kapal yang berasal dari negara pemilik muatan.

Diakui, bahwa selama ini masih terdapat kesalahpahaman dalam menafsirkan penerapan azas cabotage, karena adanya anggapan bahwa ketentuan tersebut berpotensi menghambat pertumbuhan ekonomi serta anti asing. Hal itu dibantah oleh Koordinator Indonesia Cabotage Advocacy Forum (Incafo) Idris Sikumbang. Katanya, "Kebijakan nasional azas cabotage bukan dimaksud untuk menghambat pertumbuhan ekonomi,

tetapi justru menjadi fondasi bagi ketahanan ekonomi negara. Tentang adanya anggapan anti asing, juga tidak benar. Sebab masing-masing negara yang memiliki kekuatan dalam industri dan pelayaran, juga telah lama menerapkan ketentuan seperti itu. Sebagai contoh adalah ketentuan yang diberlakukan di Inggris dan Jepang, dimana produk-produk asal negara itu ketika diekspor hanya dapat diangkut dengan kapal-kapal berbendera "Union Jack" bagi Inggris dan "Hinomaru" bagi Jepang.

Namun menurut Sikumbang pelaksanaan kebijakan nasional azas cabotage di Indonesia baru sukses pada tataran kuantitas, sehingga kini saatnya untuk lebih didorong menuju ke level cabotage yang lebih berkualitas, antara lain dengan juga meningkatkan peran industri dok dan galangan nasional, agar bendera Indonesia benar-benar dapat terpasang di tiang kapal-kapal yang dibangun pada industri galangan dalam negeri. Pernyataan senada juga dikemukakan oleh Deputy Menko Perekonomian-Edyputra Irawadi. Ujarnya: "Penguatan lebih lanjut azas cabotage harus dilakukan lewat peningkatan peran industri kapal nasional, dengan cara memberikan kemudahan mendapatkan akses ke lembaga pembiayaan dan bank BUMN, peningkatan skill dan kompetensi tenaga kerja. Selain itu, harus diteritikan payung hukum kepada industri dok dan galangan kapal agar kedepan, kegiatan perawatan maupun perbaikan kapal nasional harus secara rutin dilaksanakan pada galangan kapal dalam negeri. Dengan demikian akan terjadi perputaran modal yang lebih besar, serta mencegah arus modal ke luar negeri. Selain itu, kapal-kapal nasional juga harus diregistrasi di Indonesia, atas dasar standar kelayakan bertaraf internasional.

Berlakukan Term CIF

Masih terkait dengan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional, para pelaku bisnis pelayaran di Indonesia menyambut baik atas terbitnya Peraturan Menteri Keuangan dan Peraturan Menteri Perdagangan mengenai pencatatan nilai ekspor dengan menggunakan terminology *Cost, Insurance and Freight (CIF)*. Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto dalam keterangannya menjelaskan bahwa

terbitnya dua kebijakan tersebut merupakan langkah awal program nasional perubahan term of export trade. Oleh karenanya penerapan terminologi ekspor menggunakan CIF masih harus didorong. Dalam kebijakan penggunaan term CIF, eksportir diharap dapat memanfaatkan kapal-kapal berbendera nasional dalam mengangkut komoditi ekspor mereka. Dengan cara ini, devisa atas jasa transportasi akan tetap dikuasai didalam negeri, dan tidak "terbang" ke luar negeri seperti yang terjadi selama ini.

Seperti diketahui, beberapa waktu lalu Kementerian bersama pelaku usaha dalam negeri telah menandatangani kesepakatan tentang perubahan term of export trade dari yang semula mengikuti terminologi FOB menjadi CIF. Terkait MoU tersebut, Menteri Perdagangan menerbitkan Peraturan No.01/M-DAG/Per/1/2014 tentang Tata Cara Penetapan Nilai Freight and Insurance dalam pengisian Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) terkait penggunaan Term of Delivery Cost, Insurance and Freight untuk peeksanan ekspor sejak tanggal 22 Januari 2014.

Guna menindaklanjuti Permendag tersebut, Menteri Keuangan menerbitkan Peraturan No.41/PMK.04/2014 tentang Tata Cara Pengisian Nilai Transaksi Ekspor dalam bentuk Cost, Insurance and Freight pada PEB 19 Februari 2014. Permenkeu itu menegaskan bahwa nilai asuransi dan

pengapalan alam komponen nilai transaksi ekspor, didasarkan pada besaran yang diterapkan Menteri Perdagangan. Penerapan pencatatan nilai transaksi ekspor sesuai term CIF, bertujuan untuk meningkatkan validitas dana kurasi atau freight dan asuransi dari kegiatan ekspor yang dicatat pada transaksi berjalan neraca pembayaran Indonesia, dan pada jangka panjang akan mendorong pengembangan jasa transportasi dan asuransi nasional.

Target 15%

Seiring penerapan kewajiban pencatatan transaksi ekspor dalam bentuk CIF, para pelaku usaha nasional mengincar 15% pengangkutan barang ekspor menggunakan kapal berbendera Indonesia pada tahun 2015 nanti. Angka ini naik dibanding performa tahun 2013 yang untuk jasa pengapalan nasional hanya mendapatkan pangsa 10% dari total ekspor komoditi Indonesia. Meskipun angka tersebut merupakan kenaikan cukup baik dibanding dengan pangsa 1,5% pada era sebelum diterbitkannya Inpres No.5/2005, tetapi mayoritas angkutan komoditi ekspor saat ini masih didominasi oleh kapal-kapal asing dengan pangsa sekitar 90% dari total ekspor.

Menurut Ketua Umum INSA, penerapan CIF yang baru sebatas pencatatan itu, memang hanya akan memberi gambaran mengenai besarnya potensi bisnis jasa transportasi laut untuk segmen ekspor/impor. Namun dengan mengetahui besarnya potensi itu, setidaknya akan menjadi daya tarik pengusaha nasional untuk ikut berpartisipasi dalam bisnis tersebut serta melakukan persaingan dengan perusahaan jasa angkutan laut asing. Apabila hal tersebut ternyata bisa kompetitif, tak menutup kemungkinan alam beberapa tahun

kedepan akan terbuka peluang bagi perusahaan pelayaran nasional untuk "merebut" pangsa angkutan komoditi ekspor nasional pada kisaran 30 hingga 50% dari total volume ekspor.

"Terminologi CIF sebagai pengganti FOB, tak dimaksud menyulitkan pelaku usaha. Bahkan eksportir tetap akan dibebaskan menggunakan term FOB atau CIF, sesuai kesepakatan dengan buyer. Aturan ini juga tak mengubah proses bisnis ekspor, karena pelaku usaha hanya untuk declare freight and insurance" jelas Direktur Penerimaan dan Peraturan Kepabeanan dan Cukai Ditjen Bea dan Cukai-Susiwiyo Moegiarso.

Sementara itu, Menteri Keuangan Chatib Basri mengukui bahwa kebijakan menetapkan metode pencatatan CIF alam proses ekspor komoditi Indonesia, akan cukup berpeluang menuai protes dari pelaku usaha, baik eksportir maupun buyer yang sudah terbiasa menggunakan kapal maupun asuransi asing pada saat melakukan transaksi. Menurut Menkeu, hal itu merupakan hal yang wajar, dan untuk pemerintah sudah menentukan sikap, karena pasar memang harus dipaksa menyesuaikan diri dalam mengikuti regulasi yang baru.

"Semuanya dulu juga tak mau ikut regulasi. Membayar pajak juga tidak mau. Tetapi secara perlahan mereka akan menyadari perlunya aturan baru tersebut. Jadi "menggiring" mereka memang harus pelan-pelan dan bertahap. Dalam praktik selama ini, pada saat ekspor menggunakan term FOB, pembeli yang menentukan pengapalan barang dari Indonesia. Kondisi seperti ini jelas tak menguntungkan bagi industri logistik di tanah air. Kebanyakan buyer asing lebih suka mengangkut komoditi yang mereka beli dengan kapal berbendera asing, bahkan bila mungkin yang berasal dari negeri buyer sendiri. Mereka juga menjamin komoditi yang telah mereka beli memakai asuransi dari negara lain. Berdasar praktik selama ini, eksportir Indonesia memiliki posisi tawar lemah terhadap buyer asing, dan hanya pasrah kepada kemauan mereka. Kita sebagai penyedia komoditi ekspor, malah didikte kemauan buyer. Apakah kedepan kita mau terus berada dalam posisi sebagai penjual barang?" ujar Chatib Basri pula. (Nilam)



Suasana seminar Crane Day di Surabaya

CRANE DAY DI TIGA KOTA: KURANGI NYERI DAN STRES, Tawarkan Kabin CC ERGONOMIS

Even tiga kali "Crane Technology Day" Di Medan, Jakarta dan Surabaya berbobot teknis tetapi menarik untuk diikuti

PTigus Indonesia yang menyelenggarakan gelaran acara pada tanggal 1, 2 dan 4 April 2014 yang dikemas dalam tajuk "Crane Technology Day" di tiga kota pelabuhan Indonesia yakni Medan, Jakarta dan Surabaya, patut diacungi jempol. Sebab perusahaan yang bermarkas di Jerman itu cukup jeli memanfaatkan momen terkait adanya pembangunan infrastruktur besar-besaran di pelabuhan-pelabuhan Belawan, Tanjung Priok dan Tanjung Perak.

"Perusahaan yang telah berpengalaman selama 46 tahun dalam bidang riset polimer dengan mengusung tag-line usaha "plastic or longer life" ini, di kawasan Asean mempunyai kantor-kantor cabang di Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, Philippina dan Indonesia. Alam gelaran tiga hari di Indonesia, kami menggandeng perusahaan-perusahaan berkelas dunia seperti *Siemen, Hubner, Prysmian, Pintsch Bubenzer, Brosa* dan *Brieda Kabins* yang masing-masing memiliki keunggulan dalam riset untuk mewujudkan berbagai macam inovasi" tutur International Sales Manager untuk Regional Asean Bilal Ismail dalam penjelasannya kepada Reporter Dermaga yang hadir pada gelaran di Hotel JW Marritott, Surabaya, 4 April 2014 lalu.



Peralatan berbahan baku polimer produksi Igus ini, utamanya ditujukan menyediakan kebutuhan bagi alat-alat berat (*heavy-duty*) untuk sistem alat angkat (*crane*), sector lepas pantai (*offshore*) dan pembangkit listrik (*power plant*), dll. Menurut Bilal yang berkebangsaan Singapura itu, seluruh produk Igus dijamin bebas karat; berusia pakai cukup panjang dengan sedikit pemeliharaan; resistan terhadap debu, bahan kimia dan cuaca ekstrem; berbobot ringan dengan stabilitas tinggi.

Rantai Fleksibel

Salah satu unggulan produksi Igus, berupa rantai fleksibel yang berbahan baku polimer, dengan berbagai ukuran mulai yang berukuran 0,5 Cm untuk pengantar kabel-kabel listrik, hingga yang berukuran lebih dari 60 Cm untuk digunakan bagi rantai alat-alat berat. Menurut Bilal, kendati peralatan tersebut berbahan baku polimer, tetapi kekuatannya setara dengan baja, sementara bobotnya setara dengan peralatan yang dibuat berbahan baku aluminium.

Selain ranai fleksibel, Igus juga memproduksi bata polimer, pipa, kerangka bangunan, atap gedung hingga kerangka untuk pengeboran, pelindung tanur tinggi, industri off-shore dll.

"Bahkan kami juga memproduksi sarana pendukung peralatan bongkar barang dari kapal kargo seperti yang dikenal sebagai *Shipto Shore Crane (STS)*. Selain instalasi pendukung peralatan tersebut, kami juga memasok rantai fleksibel untuk *bulk handling*, *Ruber Tyred Gantry (RTG)*, *Spreader* serta *Reach Stacker*. Dari pabrik kami yang di Negeri Belanda, telah dihasilkan e-chain heavy duty, hingga ke ukuran sekitar 106 meter yang mampu dioperasikan dalam kecepatan 4 meter per detik dan memiliki daya dukung 25 Kg/meter di tiap rantai" jelas Bilal pula.

Para Pakar

Acara yang digelar tiga kali di tiga kota utama Indonesia itu, memang sedikit berbau promosi, menawarkan berbagai produk dari masing-masing perusahaan dari berbagai negara di Eropa. Tetapi berkat topik-topik terkini dan paparan tentang inovasi dari masing-masing alat yang diujikan, pertemuan dari

siang hingga malam hari tersebut jadi menarik. Selain dihadiri undangan yang merupakan para praktisi dari berbagai perusahaan seperti PT Semen Indonesia, Pertamina dan beberapa perusahaan lain, juga hadir lima perwakilan dari Pelindo III dan Pelindo IV.

Dalam gelaran yang dilangsungkan di Surabaya, dihadirkan para pakar di bidang masing-masing, mewakili maskapai besar yang memiliki reputasi internasional. Mereka yang menjadi nara sumber dalam "Crane Technology Day" di Hotel JW Marriot, terdiri dari para pakar yang kompeten di bidang masing-masing.

Mereka adalah *Ano Weil* (sarjana teknik sipil yang Vice President Sales Bubenzer di Jerman, sebuah perusahaan yang bergerak di bidang energy dan kelistrikan); *Jana Blechschmidt* (dari Prysmian Group, pakar kabel optic dan teknisi kabel lentur untuk crane); *Jens Gobel* (Manager Industri Crane dan materialhandling dari Igus Netherland, ahli peralatan berbasis polimer dan energy chain system. Kini ia menjabat sebagai Internasional Project Manager produk teknologi tinggi bagi crane); *Joachim Baer* (Sales Director Brosa AG Jerman, perusahaan yang konsisten mengembangkan inovasi Laser Optik, Semi konduktor dan sistem monitoring); *Mahadevan Balasubramaniam* (berkarier sejak 2005 bersama Siemens Malaysia yang bergerak dalam fabrikasi alat listrik dan elektronik), dan *Siro Brieda* (kelahiran Itali dan berpengalaman sejak membantu ayahnya yang pada akhir 70-an mulai mengembangkan pabrik kecil pembuat berbagai macam kabin yang kemudian lebih fokus dalam produksi kabin untuk crane).

Project Manager Energy Chain System untuk Indonesia-P. Hadiwijaya menyatakan kepada Reporter Dermaga, bahwa sudah waktunya pelabuhan-pelabuhan baru di Indonesia dilengkapi dengan peralatan berbasis teknologi tinggi yang selain handal dan mudah dirawat, juga ramah lingkungan karena kebanyakan menggunakan suplai daya dari gas maupun listrik.

Kabin Ergonomis

Sepanjang paparan maupun saat berbincang informal, Siro Brieda yang merupakan pendiri sekaligus CEO Brieda

Kabin banyak mendapat perhatian khusus. Dengan bahasa Inggris berlogat Italia, Siro dapat menjelaskan tentang produk perusahaannya yang pada awalnya hanya merupakan usaha kecil-kecilan bersama ayahnya di kota kecil Porcia dekat Venesia. Anak dan bapak itu mulai memproduksi berbagai macam kabin. Sesuai dengan selera Itali yang lebih cenderung mencintai hal-hal yang artistik, akhirnya Brieda memfokuskan diri dalam produksi kabin untuk Container Crane.

"Brieda Kabin memberi perhatian istimewa dalam riset dan pengembangan peningkatan *know-how* teknologi di segala bidang. Antara lain pada 2007 kami ikut mengembangkan inovasi bersama Dynamic Control Station dan Ergonomics Department Universitas Milan, membuat stasiun pengamat masalah nyeri punggung yang dialami oleh para operator alat-alat angkat dan angkat yang menekuni pekerjaannya dari kabin. Berdasar kajian yang mendalam, kami berhasil membuat kabin yang mampu mengurangi 60% nyeri punggung yang dialami oleh para operator. Berkurangnya rasa nyeri dan stress, ternyata mampu meningkatkan kinerja lebih baik, efisiensi dan akurasi kerja bagi operator alat" ujar Siro Brieda kepada Dermaga.

Tahun 2008 Brieda Kabin menjadi bagian dari PEMA (*Port Equipment Manufacture Association*, Asosiasi Pembuat Peralatan Pelabuhan), sedangkan Siro duduk dalam kepengurusan Komite Keselamatan. Pada saat ini perusahaan yang dipimpinnya terus menembangkan riset terhadap *Dynamic Remote Desk*. Dari berbagai uji lapangan, Brieda Kabin tengah melakukan kajian pengembangan prototipe remote control bagi alat angkat di pelabuhan, antara lain untuk crane an RTG, yang hasilnya telah banyak digunakan di pelabuhan-pelabuhan di Eropa, Asia, Australia dan Amerika.

"Brieda Kabin sangat memperhatikan masa depan pelabuhan, yang untuk produktivitas harus mengarah ke system automation. Mungkin itu memerlukan biaya, tetapi akan lebih murah dibanding dengan harga kesehatan manusia" kata Siro pula. (Nilam)

Berebut Pasar Wisata Religi Umroh

Tingginya animo ibadah umroh dari Indonesia mendorong banyak maskapai untuk menjaring okupansi tinggi. Tidak tanggung-tanggung dua airline, satu nasional dan satu asing sama-sama berpacu merebut pasar wisata umroh, dengan membuka rute direct, Surabaya-Jeddah.

Adalah PT Garuda Indonesia Tbk melayani penerbangan langsung Surabaya - Jeddah, Arab Saudi. Penerbangan ini untuk memenuhi kebutuhan para pengguna jasa, khususnya wilayah Jawa Timur dan sekitarnya.

Sepanjang delapan bulan masa penantian, kesempatan Garuda membuka penerbangan baru terealisasi pada Minggu, 13 April 2014. Dalam kesempatan tersebut, Garuda mampu membawa 364 jemaah, terdiri dari 360 kursi ekonomi dan sisanya bisnis.

Direktur Pemasaran dan Penjualan Garuda Indonesia, Erik Meijer mengatakan rute penerbangan Surabaya - Jeddah dilayani tiga kali dalam sepekan. "Pengguna jasa Garuda di Surabaya dan sekitarnya, tidak perlu terbang Jakarta. Saatnya penerbangan langsung dari Surabaya menuju Jeddah untuk menghemat waktu dan biaya," katanya.

Erik menambahkan, penerbangan langsung ini memakan waktu antara 10-11 jam dari Surabaya menuju Jeddah. Perjalanan ini jauh lebih hemat bila dibandingkan dengan maskapai asing yang terlebih dahulu transit di Hong Kong atau di Guangzhou (China).

Penumpang harus menunggu sekitar lima hingga enam jam untuk transit. Selama menunggu transit, penumpang dituntut membeli makanan dan kebutuhan lain. Sementara dengan penerbangan langsung, penumpang tidak harus repot-repot naik turun bagasi dan mencari makan," urainya.

Garuda menggunakan pesawat wide body, Boeing 747-400 berkapasitas 454 penumpang, yang terdiri dari 21 bisnis dan 433 penumpang kelas ekonomi. Penerbangan ini dilayani dengan pesawat GA 984, berangkat dari Surabaya pukul 06.40 WIB dan tiba di Jeddah pada pukul 13.00 LT.

Sebaliknya, jemaah umroh saat kembali ke tanah air dari Jeddah menuju Surabaya akan dilayani pesawat GA 985 dari Jeddah pukul 15.00 LT dan tiba di Surabaya pada pukul 05.40 WIB.

VP Regional III Ary Suryanta mengatakan, optimistis load factor dari Garuda bisa tercapai. "Kalau melihat animo penumpang yang cukup tinggi, kita optimistis load factor akan terisi antara 80-90 persen setiap penerbangannya," ungkapnya.

Satu airline asing yang turut meramaikan pasar wisata religi adalah perusahaan penerbangan asal Malaysia, Flynas. Airline asing ini melakukan penerbangan pada hari yang sama. Bedanya, Garuda memilih pukul 06.40 WIB, sedangkan Flynas memilih pada sore hari. Selain itu Flynas memilih landing di Madinah dibanding di Jeddah dengan alasan efisiensi waktu.

Flynas menegaskan harga tiket yang ditawarkan USD 100 lebih murah dibanding Garuda. Meski sama-sama melakukan direct flight atau penerbangan langsung. "Ini respon yang luarbiasa, karena bisa melebihi target yang kami tetapkan," kata Chief Executive Officer Flynas, Dato' Abdul Naseer bin Abu Kassim.

Pria kelahiran Malaysia itu menargetkan 475 tempat duduk, tetapi kursi yang terisi mencapai 477. Dia menganggap respon pasar cukup positif lantaran mampu melewati target yang ditetapkan. Flynas memilih terbang dari Surabaya menuju Madinah pada hari Minggu dan Selasa. Sedangkan dari Arab Saudi terbang menuju Surabaya melalui Jeddah pada Sabtu dan Senin.

"Saya optimistis kedepan pasar umroh di Surabaya cukup tinggi, mengingat harga dan *effectiveness time* (efektif waktu). Selai itu harga yang kami tawarkan relatif kompetitif," ungkapnya.

Seakan tidak mau kalah dengan Garuda, pesawat yang digunakan juga *wide body* atau Boeing 747-400, double deck. Dimana kapasitasnya terdiri dari 460 kelas ekonomi dan sisanya *business class*. Untuk kelas ekonomi dipatok USD 1.269. Sejauh ini Dato Abdul Nasir tidak menyebut harga untuk kelas bisnis.

Sementara itu, Wakil Gubernur Jawa Timur, Syaifullah Yusuf yang hadir dalam penerbangan perdana Flynas berharap agar jemaah umroh bisa tertampung melalui Surabaya. "Potensi jemaah umroh mencapai 800 ribu pertahun dan banyak melalui Jakarta. Adanya penerbangan melalui Surabaya sangat penting untuk menekan biaya tinggi," terangnya.

Data yang disampaikan Syaifullah Yusuf mencapai ada 30 flight perhari dari Jakarta, dengan masing-masing pesawat menampung sekitar 400 penumpang. Artinya ada 12 ribu penumpang perhari melalui bandara Soekarno Hatta. (Lamong)

Bumi yang kita huni diperkirakan sudah berusia 4,5 milyar tahun.

Sebuah angka yang tidak sedikit.

Bumi sudah lelah dan tua lebih awal karena ulah manusia. Tulisan berikut merupakan refleksi Hari Bumi.

Karena Bumi Kita Sudah Tua

Tanggal 22 April diperingati sebagai Hari Bumi (*Earth Day*) se-Dunia. Hampir 192 negara sedunia akan memperingatinya dalam berbagai bentuk kegiatan yang mengkampanyekan ramah lingkungan terhadap bumi. Gerakan kepedulian terhadap bumi ini diseluruh dunia di kordinasikan oleh organisasi global *Earth Day Network*. Hari Bumi pertama kali diadakan 44 Tahun yang lalu, tepatnya 22 April 1970. Adalah Gaylord Nelson sebagai penggagas pertama adanya Hari Bumi, seorang senator Amerika Serikat sekaligus pengajar Lingkungan Hidup.

Gagasan Gaylord Nelson dimulai tahun 1969 dengan mengkampanyekan isu-isu lingkungan hidup untuk menjadi bahan kurikulum di perguruan tinggi. Gagasan tersebut mendapat dukungan luas dari berbagai pihak, hingga mencapai puncaknya pada tanggal 22 April 1970 di Fifth Avenue New York jutaan orang turun jalan untuk mengancam para perusak alam, perusak bumi tercinta. Momentum tersebutlah, akhirnya di tiap tanggal 22 April penduduk dunia memperingati Hari Bumi (*Earth Day*) dan pada tahun 2014 ini peringatan Hari Bumi bertepatan *Green Cities/ Kota Hijau*.

Peringatan Hari Bumi identik dengan berbagai kegiatan penyelamatan bumi dari kerusakan lingkungan yang disebabkan ulah manusia. Yang paling berbahaya tentu saja polusi udara. Pencemaran udara dapat berakibat pada terganggunya kesehatan dan pertumbuhan anak-anak dan mempengaruhi sistem reproduksi dan kesuburan pada orang dewasa.

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pernah merilis sebuah laporan tentang kualitas udara di negara-negara di seluruh dunia. Hampir semua pelanggar terburuk adalah negara-negara berkembang yang merupakan produsen minyak dan gas, atau negara-negara berkembang yang berkembang pesat.

Penelitian WHO kala itu melihat kualitas udara di 91 negara, diukur dengan jumlah partikel PM10 per meter kubik. PM10 partikel dari 10 mikrometer atau kurang yang dapat menyebabkan penyakit dan infeksi. Menurut WHO, PM10 tingkat di atas 20 mikrogram per meter kubik dapat menimbulkan risiko kesehatan. Sepuluh negara yang paling tercemar memiliki tingkat PM10 dari enam kali menjadi 14 kali tingkat. Kuwait, Nigeria, Iran, Uni Emirat Arab, Mesir, Arab Saudi, Senegal, Pakistan, Botswana dan Mongolia tercatat sebagai negara dengan kualitas udara terburuk di dunia.

Bagaimana dengan Indonesia ?. Tak sempat berbangga hati karena Indonesia tidak masuk dalam daftar itu, namun nyatanya tingkat pencemaran udara di Indonesia semakin memprihatinkan. Bahkan salah satu studi melaporkan bahwa Indonesia menjadi negara dengan tingkat polusi udara tertinggi ketiga di dunia. World Bank juga menempatkan Jakarta menjadi salah satu kota dengan kadar polutan/partikulat tertinggi setelah Beijing, New Delhi dan Mexico City. Di Indonesia sendiri, sebagaimana data yang dipaparkan oleh Pengkajian Ozon dan Polusi Udara Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (Lapan), Jawa Barat menduduki peringkat polusi udara tertinggi di Indonesia.

Beberapa waktu lalu, Sungai Citarum di Jawa Barat dinobatkan sebagai sungai paling tercemar di dunia oleh salah satu situs online terbesar di Amerika Serikat, *huffingtonpost.com*. Sungai Citarum yang terletak di Bandung, Indonesia ini ditasbihkan sebagai salah satu dari sembilan tempat paling tercemar di dunia. Situs *huffingtonpost.com*, memasukan Citarum sebagai satu dari sembilan tempat paling tercemar polusi buatan manusia di seluruh dunia. Sungai Citarum merupakan sungai terpanjang dan terbesar di Jawa Barat. Panjang alur sungainya mencapai 300 km lebih dengan Daerah Aliran Sungai (DAS) mencapai seluas 562.958 ha. Sungai itu juga termasuk satu diantara 13 sungai dengan tingkat kerusakan Daerah Aliran Sungai tertinggi di Indonesia. Delapan tempat lainnya adalah Kota Los Angeles, Kota Linfen di China, Delta Niger di Nigeria, London, Kota Dzerzhinsk di Rusia, Kota Phoenix di AS, Kota La Oroya di Peru, dan Danau Karachay di Rusia.

Indonesia juga merupakan salah satu negara dengan tingkat degradasi lahan terburuk di dunia. Degradasi lahan atau degradasi tanah adalah penurunan kualitas tanah, dalam arti menghilangnya satu atau lebih fungsi tanah. Kualitas tanah dapat dinilai berdasarkan fungsi tanah yang berhubungan dengan ekologi dan fungsi tanah yang berhubungan dengan aktivitas manusia. Banjir yang terjadi di Jakarta salah satu sebabnya adalah degradasi lahan yang terjadi

didaerah Puncak, Bogor. Lahan-lahan yang seharusnya dijadikan daerah resapan air malah dijadikan vila-vila mewah. Hal ini membuat air dengan volume besar tidak mampu lagi ditampung dalam tanah dan langsung mengalir ke Jakarta.

Itu hanya satu contoh, masih banyak contoh lain yang berangkat dari perilaku buruk warga negeri ini. Membuang sampah sembarangan merupakan pemandangan rutin yang bisa dilihat setiap hari. Padahal ketika warga Indonesia berwisata ke luar negeri, ke Singapura misalnya, mereka bisa tertib membuang sampah pada tempatnya bahkan memilah sampah sesuai tempatnya.

Tidak jelas, apakah karena sanksi yang kurang tegas atau karena hal lain, yang jelas Pemerintah tak pernah berhenti untuk menggalakkan upaya penyelamatan lingkungan. Guna memotivasi kegiatan pelestarian lingkungan, pemerintah bahkan membuat program penganugerahan penghargaan bagi pelopor lingkungan yang diberikan rutin setiap tahun bernama piala kalpataru. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kalpataru adalah pohon lambang kehidupan yang menggambarkan pengharapan sehingga juga disebut pohon penghidupan. Kategori pelopor lingkungan meliputi perintis lingkungan, pengabdian lingkungan, penyelamat lingkungan dan pembina lingkungan. Namun nampaknya, upaya penyelamatan lingkungan tidak sebanding dengan pengrusakan lingkungan yang terus terjadi. Dalam hal ini, jangan melihat siapa yang salah. Mulailah dari diri sendiri dan menjadi contoh bagi orang lain. (Mutiar)



Upaya kecil untuk menyelamatkan lingkungan membawa dampak besar bagi kelestarian lingkungan. Upaya bisa dimulai dari diri sendiri dan di lingkungan terdekat. Apa saja?

1 Bike to Work
Kantor Anda berjarak tak sampai sepuluh kilo dari rumah Anda? Kenapa tak mencoba bersepeda ke kantor. Selain membakar kalori, bersepeda juga baik bagi kesehatan jantung dan tentu saja tidak menyebabkan polusi udara. Namun pada tahap awal, Anda harus berlatih jarak dekat terlebih dahulu, sampai fisik Anda benar-benar siap melakukannya secara rutin untuk jarak lebih jauh. Siapkan pula masker penutup hidung untuk meminimalkan polusi yang masuk kedalam tubuh. Jangan lupa kelengkapan lain seperti helm penutup kepala dan kacamata.

2 matikan Listrik dan Kran Air Bila Tidak Digunakan
Sedapat mungkin kurangi penggunaan listrik dan air di rumah. Jangan letakkan televisi didalam kamar karena televisi dan peralatan yang menggunakan listrik dapat menimbulkan radiasi pada manusia. Kecenderungan perilaku manusia ketika ada TV didalam kamar selanjutnya tertidur dan tidak mematikan TV.

3 Menanam Pohon
Kegiatan menanam pohon bisa dilakukan bahkan di pekarangan sempit. Di Jepang, ada kecenderungan menanam pohon di atap rumah. Selain membuat sejuk, hasil dari pohon seperti buahnya dapat dimanfaatkan sebagai santapan sehari-hari. Taruhlah tanaman dalam pot kecil didekat meja kerja karena beberapa jenis tanaman melawan radiasi yang ditimbulkan oleh komputer.

4 Maksimalkan Fungsi Jendela dan Pintu
Jadikan rumah Anda, rumah ramah lingkungan atau green house dengan membuat jendela berukuran besar sehingga udara dapat bebas keluar masuk. Perlu diperhatikan, jangan sampai cahaya masuk kedalam rumah terlalu banyak karena malah menyebabkan udara panas. Masih banyak yang bisa kita lakukan untuk pelestarian lingkungan. Ayo mulai dari sekarang! (Mutia)

Ayo Selamatkan Lingkungan

Ilustrasi

Ekspansi BlackBerry Bangun Pabrik di Indonesia

Tiga tahun digempur saingan bisnis, kini BlackBerry berencana akan segera membangun pabrik di Indonesia

MASUKNYA BlackBerry ke pasar *mobile phone* Indonesia tujuh tahun lewat, sempat menimbulkan ketegangan tingkat tinggi. Penyebabnya, pemerintah RI menghendaki agar peredaran *Operating System* (OS) yang konon bisa menjadi sarana penyadapan diplomatik tersebut juga diikuti dengan pembukaan cabang di Indonesia, dalam rangka mengurangi resiko adanya penyalahgunaan. Namun alih-alih menuruti kebijakan negara yang memiliki pasar terbesar di kawasan Asia Tenggara tersebut, justru BlackBerry penempatan cabang utama di Kuala Lumpur yang masyarakatnya dinilai memiliki daya beli lebih tinggi dibanding dengan Indonesia.

Namun tampaknya BlackBerry salah hitung, sebab dalam lima tahun terakhir produk yang mengusung OS BlackBerry Messenger (BBM) yang oleh masyarakat Indonesia dinilai "murah meriah" tersebut justru berhasil menguasai pangsa pasar. Sebab selain daya jangkau yang luas, penggunaan BBM juga dianggap lebih praktis sekaligus bergensi, dibanding bila berselancar di *social media* (sosmed) yang sifatnya terbuka.

Namun agaknya sekali lagi BlackBerry telah melakukan kekeliruan dalam analisis pasar. Sebab sejak dua tahun lalu, "dikeroyok" oleh Samsung yang meskipun pada awalnya lebih mengandalkan pada OS *Android*, tetapi belakangan sudah mencoba berinovasi secara serius menggarap *Tizen* sebagai sistem operasi. Sementara itu, Google yang mengakuisisi Motorola dan Apple mulai mengeluarkan banyak variasi produk. Sementara itu produk-produk "lokal" yang difabrikasi di

Tiongkok, juga mulai menjejalkan aplikasi lintas platform pada *handset* kelas *low end* mereka, termasuk memasang fitur BBM tanpa melalui proses membeli aplikasi yang kadang malah ribet. Akibatnya, pangsa pasar BlackBerry di seantero Indonesia sempat tergerus secara tajam. Sebab BBM bukan hanya bisa digunakan oleh pengguna *hand phone* seharga Rp.7 juta ke atas. Bahkan dengan *hand set* senilai Rp.400.000, penjual bakso keliling, tukang ojek hingga tukang rombeng sudah ber-BBM-ria dengan sesama komunitas mereka.

Mengatasi Kerugian

Dalam rangka mempertahankan brand yang sudah telanjur dianggap lambang status di Indonesia, mulai awal tahun ini BlackBerry sudah menyiapkan jurus bisnis baru. Kendati terus merugi BlackBerry terus berusahabertahandengan mengeluarkan BBM lintas platform. Selain itu, mereka juga mulai berusaha keras menembalikan pasarnya di Indonesia yang dulu sempat potensial. Sesuai data dari Bloomberg, BlackBerry telah mencapai kesepakatan selama 5 tahun dengan Foxconn untuk memproduksi perangkat ponselnya di Indonesia dan Meksiko sebagai upaya mengatasi kerugian yang sempat dideritanya akibat gempuran pesaing bisnisnya.

Disepakati, dalam kerjasama ini BlackBerry akan memiliki seluruh kekayaan intelektual dan menangani penjaminan mutu melalui Foxconn, sebagai produsen sekaligus pemasok terbesar di dunia produk elektronik. Dengan adanya kesepakatan ini, memungkinkan BlackBerry untuk mengambil untung

lebih besar dari biaya operasional pabrik, sehingga perusahaan akan bisa lebih fokus terhadap perangkat lunak dan layanan.

"Dengan terjadinya kesepakatan enan Foxconn, akan membuat lebih praktis bagi BlackBerry, karena tidak lagi ekonomis apabila memproduksi *handset* dalam jumlah kecil" ujar analis *Societe Generale* di London. Upaya ini juga dimaksud untuk mempertahankan diri di tengah serbuan OS Apple dan Android yang semakin kuat di tingkat *high level*. Dari analisis pasar, diperkirakan penjualan BlackBerry pada periode September-Oktober-November tahun 2013 tahun lalu mencapai 56% menjadi senilai US \$1,190 miliar.

Dengan diumumkankannya kerjasama BlackBerry dengan Foxconn, telah mengakibatkan saham BlackBerry di bursa saham New York meningkat 16%. Kenaikan tersebut merupakan lonjakan nilai saham terbesar sejak bulan April 2009 untuk BlackBerry. Menurut petinggi BlackBerry John Chen, pihaknya akan mendapat bantuan dari Foxconn dalam mendesain ponsel BlackBerry untuk kemudian menghasilkan model yang lebih *low end* untuk dilempar ke beberapa pasar utama di dunia.

"Untuk ponsel pertama yang akan menggunakan kode nama kota Jakarta, akan menjadi model 3G yang diluncurkan bulan April 2014. Kami akui bahwa sepanjang kuartal ketiga tahun 2013 lalu, kami hanya dapat menjual produk kami sebanyak 1,9 juta. Angka ini mencemaskan mengingat untuk periode yang sama tahun 2012 BlackBerry masih mampu menjual 3,7 unit ponsel" kata John Chen pula. (Jamrud)

Ilustrasi

Hari Kartini yang jatuh pada tanggal 21 April lalu, diperingati sangat meriah di kantor pusat Pelindo III dan kantor cabang. DERMAGA mencoba merangkum beberapa kegiatan di kantor pusat, Banjarmasin, Benoa, Tanjung Emas dan Probolinggo. Berikut laporannya.

Kartini Masa Kini Work-life Balancing



Surabaya

Peringatan Hari Kartini di Kantor Pusat Pelindo III dihadiri sekitar 400 tamu undangan yang terdiri dari pegawai wanita di Kantor Pusat, Cabang Tanjung Perak dan Cabang Gresik. Turut hadir perwakilan dari Perispindo III dan anak perusahaan Pelindo III. Direktur Personalia dan Umum-A.Edy Hidayat N. dalam sambutannya mengatakan, "Kepeloporan Raden Ajeng Kartini wajib kita tiru dan amalkan, wanita Indonesia telah memperoleh hak-hak sebagai wanita, sesuai dengan hak kaum laki-laki sebagai umat Tuhan yang tidak dibeda-bedakan. namun sebagai wanita tak boleh semena-mena. Setelah

memperoleh kebebasan tetapi tetap tidak boleh meninggalkan sifat-sifat kodrat sebagai wanita. apalagi sebagai wanita yang dibesarkan dalam tata cara adat ketimuran dimana wanita adalah lambang keluwesan, kelembutan, keindahan dan kesopanan".

Dewi Ratna Suminar-psikolog dari Universitas Airlangga dalam ceramah motivasinya dihadapan peserta acara Hari Kartini mengungkapkan, wanita Indonesia harus mampu menyeimbangkan perannya sebagai ibu, istri dan wanita karier. Keberhasilan wanita menyeimbangkan tiga hal tersebut akan menghasilkan anak yang berkualitas dan keluarga yang harmonis.

Untuk menambah kemeriahan acara tersebut, dibagikan doorprize kepada para peserta *disertai fun games* menarik yang sekaligus melatih dan mengasah kemampuan seperti sudoku, tebak bumbu rempah dan permainan bisik-bisik.



Banjarmasin

Hari kartini memang diperingati atas kesuksesan RA Kartini untuk memperjuangkan hak hak wanita. Tidak hanya tataran konseptual, Pelindo III Cabang Banjarmasin hadirkan suasana baru dalam tataran empiris atas bukti emansipasi wanita dengan berikan kesempatan kepada seluruh pegawai wanita untuk menunjukan *kapabilitasnya* dalam menjalankan tugas pria. Berbagai profesi yang mayoritas hanya diperankan oleh pria kini diperankan oleh wanita.

Hengki Jajang H, General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin menghadirkan gebrakan baru dalam konsep perayaan hari kartini. Hengki memberikan instruksi khusus kepada manajemen agar membuka peluang bagi pegawai wanita untuk menjalani beberapa peran yang lazimnya dilaksanakan oleh pria. Rupanya momen perayaan hari kartini tersebut memberikan semangat bagi para pegawai wanita untuk menunjukan eksistensinya kepada perusahaan. Banyak yang mengajukan diri untuk mencoba mengisi posisi yang ditawarkan dalam perayaan kali ini. Asisten pandu, foreman lapangan dan bongkar dan pengawas pekerjaan teknik di pelabuhan yang biasanya di monopoli oleh kaum pria, saat perayaan Kartini diambilalih oleh wanita. Perayaan kian meriah dengan hadirnya pegawai wanita yang pada acara itu mengenakan busana khas daerah nusantara.



Semarang

Pada peringatan Hari Kartini tahun ini, Pelindo III Cabang Tanjung Emas mengambil tema "KARTINI INSPIRING WOMAN." Para srikandi Pelindo III Tanjung Emas Semarang ikut serta berpartisipasi dengan menggunakan pakaian nasional kebaya. Selain itu juga digelar *beauty class* yang memberikan pengetahuan dan keterampilan berdandan agar pegawai wanita dapat tampil cantik dan elegan saat bekerja yang dilanjutkan dengan *fashion show*.

Hanya lima orang yang terpilih dalam kompetisi ini. Mereka adalah Emma Matra (KSO Div. SDM & UMUM) sebagai juara 1, Siti Fatimah (Peg. Div. SDM & UMUM) sebagai juara 2, Tri Hastuti (Peg. Div. Operasi) sebagai juara 3, adapun pemenang dalam kategori juara harapan yaitu Ninda Atrin (Peg. Div. Komersial) sebagai juara harapan 1, dan Dya Hayu (KSO Div. SDM & UMUM) sebagai juara harapan 2. Sebagai wujud apresiasi dari pihak manajemen memberikan bingkisan kepada masing – masing pegawai dan voucher produk kecantikan.



Probolinggo

GM Cabang Probolinggo-Kardi Suwito kepada DERMAGA lewat telewicara mengungkapkan apresiasinya kepada para wanita Indonesia umumnya dan pegawai wanita di Cabang Probolinggo khususnya. Karena walaupun jumlah pegawai wanita di Cabang Probolinggo hanya dua orang, namun semangat Kartini tetap terasa. Kegiatan Hari Kartini seperti di kantor cabang lainnya juga melibatkan para istri pegawai Pelindo III Cabang probolinggo yang tergabung dalam Perispindo III. Pada kegiatan tersebut, juga diserahkan bantuan berupa paket sembako yang diserahkan kepada dua panti asuhan. Kemeriahan Hari Kartini kian terasa, karena pada hari itu juga dijadikan momentum tasyakuran pegawai outsourcing yang lulus ujian seleksi sebanyak delapan orang. (Mutiara)



Bali

Perayaan Hari kartini di Cabang Benoa berlangsung cukup meriah. Seluruh pegawai wanita di Kantor Cabang Benoa kala itu mengenakan pakaian khas adat nusantara. Melalui telewicara dengan DERMAGA, Manajer Umum Cabang Benoa-Rizky Sutrismanianto mengatakan, pada perayaan Hari Kartini tahun ini telah dilakukan kegiatan bakti sosial sebagai wujud kepedulian kepada masyarakat sekitar. Kegiatan bakti sosial dilaksanakan melalui kunjungan ke panti asuhan sekaligus memberikan bantuan kepada panti asuhan di sekitar Denpasar. Lebih lanjut General Manager Benoa-Ali Sodikin mengungkapkan apresiasinya kepada wanita khususnya pegawai wanita Cabang Benoa atas dedikasinya kepada perusahaan. Selain itu, apresiasi dan ucapan terima kasih juga disampaikan kepada para istri pegawai yang tergabung dalam Perispindo III atas dukungan kepada para suami dalam hal ini pegawai Cabang Benoa.

Perajin Mainan Anak Dihadang Sejumlah Tantangan

Pemberlakuan SNI untuk mainan anak dimaksud memberi kemudahan usaha kecil untuk menuju standarisasi

Kalender dinding maupun penanggalan meja yang diterbitkan Pelindo III tahun 2014, bertemakan gambaran sketsa pelbagai bentuk permainan anak-anak Nusantara. Mulai *Balap Karung* dengan sketsa profil lima orang Direksi Pelindo III, *Gobag Sodor*, *Layangan*, *Boi-boian*, *Cublak-cublak Suweng*, *Angklung*, *Balap Bakiak*, *Panjat Pinang*, *Tarik Tambang*, *Lompat Bambu*, *Tembak Kelereng* hingga ke *Benteng bentengan*.

Pemilihan tema "jadul" (jaman doeloe) ini memberi bukti sejauh mana pemikiran *out of the box* berkembang di wilayah kerja Pelindo III yang berplatform modern, tetapi tanpa harus meninggalkan kearifan lokal. Sebab di balik tiap bentuk

permainan masa lalu, yang di *tatar Sunda* disebut sebagai *kaulinan budak lembur* tersebut, ternyata mewakili manifestasi wilayah pemikiran budaya yang dapat dipertautkan dengan kondisi yang berkembang pada era modernisasi saat ini.

Hal itu tercermin dari kandungan filosofi dalam permainan *Balap Karung* yang bersifat kompetitif; *Gobag Sodor* yang dinamis, *Layang-layang* yang penuh invasi; *Boi-boian* yang memerlukan strategi yang matang; *Cublak-cublak Suweng* yang menampilkan integritas dan kredibilitas; *Angklung* yang memerlukan kerjasama tim yang kompeten dan profesional; *Balap Bakiak* yang memerlukan sinergi semua kekuatan; *Panjat Pinang* sebagai bentuk dedikasi; *Tarik Tambang* yang menggambarkan kekokohan berkat pengalaman panjang; *Lompat Bambu* yang responsive; *Tembak Kelereng* yang memerlukan akurasi demi terciptanya kerjasama; *Benteng Bentengan* yang kompetitif serta komitmen untuk peduli terhadap lingkungan strategisnya.

Perubahan Pilihan

Pelbagai bentuk permainan anak Nusantara seperti tiga gambaran dalam Kalender tahun 2014 Pelindo III tersebut, ternyata mengandung pesan moral yang tetap actual diterapkan pada era global yang ditandai dengan penguasaan teknologi informasi seperti sekarang ini. Maka patut disayangkan, apabila kemudian mayoritas anak-anak Indonesia saat ini banyak yang tidak mengenal lagi warisan budaya nenek moyangnya. Patut disayangkan kalau kemudian mereka justru lebih mengenal sinema elektronik dibanding *Kethoprak* dari Jateng atau *Mamanda* dari Kalbar. Mereka lebih suka bermain dengan gadget dibanding bermain *gasing*, lebih tergiur pada modern dance dibanding dengan menikmati tari *Tambulilingan*.

Ketika kemudian anak-anak Nusantara lebih tertarik pada permainan yang serba instan, pada akhirnya pemerintah ikut dibuat repot. Sebab pilihan anak-anak tersebut, mayoritas bukannya kepada jenis-jenis permainan jadi yang dibuat oleh para perajin industri kreatif kelas rumahan, tetapi cenderung kepada pilihan produk impor berupa mobil-mobilan berpenggerak batteray, pelbagai replica superhero berbentuk robot seperti X-man, Max Bugy atau replica senjata api mulai dari pistol hingga tiruan senapan laras panjang, dll. Sementara itu pelbagai mainan yang mempunyai kaitan dengan akar budaya lokal, seperti tiruan kepala satwa "aneh" yang berbahan karton dan biasa dijual pada saat keramaian "dugderan" di Semarang atau Grebeg Maulud di kota-kota Surabaya, Solo dan Yogyakarta, makin kehilangan peminat.

Keribetan pemerintah dan produsen mainan dalam negeri, utamanya ketika harus menghadapi "serbuan" mainan anak yang pasarnya dikuasai oleh produk asal Tiongkok.

Jenis mainan anak produk lokal yang digerakkan menggunakan remote-control atau batteray bahkan tak tampak di pasar mainan anak yang untuk Surabaya berpusat di Pasar Atom dan Blauran dan di Jakarta biasa digelar pada lapak di kaki lima Pasar Asemka, baru terbatas kepada replica statif seperti mobil-obilan, truk, backhoe, hingga tiruan satwa dan peawat terbang berbahan plastik.

"Delapan puluh persen jenis mainan anak yang dipasarkan di Indonesia, merupakan barang impor dari Tiongkok dan Taiwan. Sedan yang asli buatan dalam negeri boleh dikata tidak menarik perhatian anak-anak. Sebab kalau pun fabrikasi Indonesia sudah bisa menghasilkan mainan yang digerakkan dengan baterai, paling baru terbatas pada tiruan sepeda motor atau mobil yang gerakannya masih monoton" tutur Anton, pedagang mainan anak di Pasar Kapasan, Surabaya.



Ilustrasi

Sertifikasi SNI

Dalam rangka memproteksi industri mainan anak nasional sekaligus membatasi banjir mainan impor, pemerintah telah menepuh kebijakan agar sejak 1 Mei 2014, Semua mainan anak yang beredar di pasaran Indonesia harus dilindungi sertifikasi Standar Nasional Indonesia (SNI). Berbarengan dengan itu, pemerintah juga menyatakan siap memkberi kemuahan kepada sekitar 200 usaha kecil menengah di Indonesia yang berpotensi memproduksi mainan, tetapi belum mampu memenuhi standar.

"Terdapat sejumlah kendala yang dihadapi oleh pelaku Usaha Kecil Menengah (UKM) mainan dalam memenuhi ketentuan standarisasi nasional. Sebab biaya mendapatkan SNI yang besarnya sekitar Rp.15 hingga Rp.20 juta, dinilai sangat memberatkan bagi pelaku UKM. Pada hal, selain untuk sertifikasi,



mereka juga harus menyesuaikan bahan baku, proses produksi dan lainnya dalam rangka memenuhi SNI” jelas Direktur Jenderal Industri Kecil Menengah Kementerian Perindustrian-Euis Saedah.

Menurut Dirjen IKM, pemerintah lewat Kemenperin mengalokasikan dana sebesar Rp.2 miliar untuk membantu IKM mendapatkan SNI. Jelasnya: “Untuk keperluan itu, kami kerjasama dengan asosiasi, guna membina sekitar 200 UKM. Untuk bulan April ini kami targetkan dapat membina 50 UKM, sementara sisanya akan diselesaikan sambil jalan”.

Euis menambahkan: produk mainan yang dibuat UKM sebelum SNI diberlakukan, untuk sementara masih diberi kemudahan agar dapat dijual. Tetapi kalau dibuatnya setelah SNI diberlakukan, maka produk mainan yang tak sesuai dengan standar harus ditarik dari pasar. Sesuai data Kemenperin, semua UKM mainan anak antara lain tersebar di Sukabumi, Bogor, Tangerang, Bekasi, Karawang, Depok dan Kalimantan Timur.

Terkait dengan hal tersebut, Menperin MS Hidayat menatakn, selama ini terdapat masalah teknis yang dihadapi terkait penerapan SNI mainan. Masalah dimaksud ialah adanya UKM yang memproduksi mainan, tetapi belum mampu mengikuti SNI. Di sisi lain, terdapat barang-barang mainan produksi UKM yang telah beredar di pasar dan harus bisa terjual. Menurut Menteri, ada upaya Kemenperin untuk melakukan program pembinaan. Kedepan, pelaku UKM mainan itu akan dibina, sehingga dalam kurun waktu enam bulan diharapkan sudah mampu memenuhi standar. Nanti akan dikeluarkan peraturan oleh Kemenperin agar terhadap sekitar 200 UKM yang teridentifikasi berpotensi memproduksi mainan tetapi belum mampu memenuhi ketentuan, dalam enam bulan dapat diberi semacam kemudahan untuk menjual hasil produknya.

Kelambatan Proses

Sementara itu, Kementerian Perdagangan masih menunggu kebijakan lanjutan dari Kemenperin, berkenaan penerapan SNI untuk mainan anak. Wakil

Menteri Perdagangan Bayu Krisnamurti menjelaskan bahwa kebijakan terhadap sekitar 200 pengusaha mainan skala kecil dan menengah yang belum memenuhi SNI akan berimplikasi terhadap pengawasan. Tuturnya: “Penanganan terhadap para pengusaha skala kecil dan menengah yang masih perlu dibantu, untuk mampu memenuhi ketentuan SNI itu masih dilakukan oleh Kemenperin”.

Dari sisi pandang pelaku usaha, Ketua Asosiasi Penusaha Mainan Indonesia (APMI) Sudarman Wijaya menjelaskan bahwa para penusaha mainan yang hendak mendapatkan sertifikasi SNI menghadapi kendala lambatnya proses. Menurutnya: “Apabila sesuai dengan waktu yang normal, pengurusan sertifikat SNI untuk mainan, kira-kira memerlukan waktu satu bulan. Pada saat ini, disebabkan banyak sekali pengusaha yang mengajukan permohonan sertifikasi, Maka prosesnya dapat sampai tiga bulan. Hal seperti itu, sebaiknya juga menjadi pemikiran pihak pemerintah, agar para pelaku usaha produksi mainan tidak hanya sekedar mendapatkan teguran dan tumpuan kesalahan”.

Disamping keluhan yang disampaikan oleh Ketua APMI, sejumlah produsen mainan di berbagai daerah juga mengeluhkan sulitnya mengakses lembaga yang berwenang dalam mengeluarkan sertifikasi SNI, karena baru di beberapa kota besar saja yang sudah memiliki lembaga sertifikasi produk. Padahal, dinas terkait di daerah-daerah juga belum secara optimal mensosialisasikan SNI untuk mainan ini kepada produsen, utamanya pengusaha skala kecil dan menengah.

Sementara itu, gaung pemberlakuan sertifikasi SNI untuk mainan juga sempat membuat resah kebanyakan pedagang tingkat eceran. Hal ini berakibat kepada menyusutnya aktifitas perdagangan di pusat-pusat penjualan mainan, seperti di Asemka, Tanah Abang dan Glodok di Jakarta serta Pasar Kapasan, DTC Wonokromo dan Pusat Grosir Pasar Turi di Surabaya. Umumnya para pedagang menahan diri untuk tidak menggelar barang dagangan asal impor yang belum mendapatkan sertifikasi SNI. Apalagi dari para importir dan grosir besar, sudah ada pemberitahuan bahwa alam waktu dekat akan terjadi kenaikan harga di tingkat pengecer, sebab para importer harus mengurus sertifikat SNI, sementara apabila terdapat mainan impor yang dinilai tidak memenuhi standar, akan dilarang beredar di pasar Indonesia.

Menghadapi kondisi seperti ini, para tradisional kembali bersuara dengan mengatakan: bila untuk bermain dengan produk impor kian ribet, kenapa pemerintah tidak berusaha untuk memperkenalkan kembali mainan lokal baik yang bendawi maupun non bendawi, seperti jenis permainan bendawi berupa *dakon* (*congklak*), patil-lele, adu kenari, egrang, kurinding, atau yang non bendawi seperti *alih-alihan*, *Petak Umpet*, dll yang selain murah, juga tidak perlu dilindungi oleh sertifikasi Standar Nasional Indonesia alias SNI. (Kalimas)



CRUISE insight

2013 AWARDS

BEST PORT WELCOME

*Benoa
Bali, Indonesia*



Winner

Selamat

HARI BURUH INTERNASIONAL

KERJA KERAS
KERJA CERDAS
KERJA IKHLAS

MAYDAY